



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem JUDr. Lukášem Hlouchem, Ph.D. v právní věci

žalobce: A. K.
bytem X
zastoupen JUDr. Františkem Štouračem, advokátem
se sídlem Pražákova 1008/69, 639 00 Brno
proti

žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje
sídlím Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 9. 2024, č. j. JMK 134006/2024,
sp. zn.: S-JMK 113730/2024/OD/Ša,

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. Včasné podanou žalobou ke Krajskému soudu v Brně (dále též „krajský soud“) napadl žalobce shora citované rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 9. 2024, č. j. JMK 134006/2024, sp. zn.: S-JMK 113730/2024/OD/Ša (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městský úřad Šlapanice, odbor dopravy (dále jen „prvostupňový orgán“ či „správní orgán I. stupně“), ze dne 12. 7. 2024, č. j. SLP-OD/56666-24/PIM, sp. zn. SLP-OD/15082-2023/PIM (dále jen „prvostupňové

rozhodnutí“ či „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“ či „rozhodnutí o přestupku“), a toto rozhodnutí potvrzeno.

2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku řidiče vozidla dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), jehož se měl dopustit tím, že *dne 25. 7. 2023 kolem 14:05 hod. při jízdě v pravém jízdním pruhu pozemní komunikace - dálnice D1, km 182, ve směru jízdy na Brno, s nákladním motorovým vozidlem tovární značky Fiat Ducato, bílé barvy, registrační značky X, přejížděl s tímto z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu do bezprostřední blízkosti před již v tomto levém jízdním pruhu jedoucí osobní motorové vozidlo tovární značky Mazda, barva bílá, registrační značky X, čímž ohrozil a omezil řidiče tohoto vozidla takovým způsobem, že i přes jeho brzdění došlo ke střetu levé zadní části vozidla Fiat a pravé přední části vozidla Mazda se vznikem hmotné škody na obou zúčastněných vozidlech. Toto přestupkové jednání pak bylo spácháno ve formě nevědomé nedbalosti.* Tímto svým shora popsaným jednáním žalobce Aleš Kalík porušil ust. § 12 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
3. Za uvedený přestupek uložil správní orgán I. stupně žalobci v souladu s ust. § 125c odst. 5 písm. g) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (ve znění platném do 31. 12. 2023) a s odkazem na ust. § 2 odst. 1 zák. č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „ZOP“, uložena pokuta ve výši 1. 500,- Kč a současně byla žalobci rozhodnutím o přestupku uložena taktéž povinnost k náhradě nákladů správního řízení v paušální částce 1 000 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. V odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný shrnul průběh správního řízení a skutečnosti plynoucí ze správního spisu. Následně posoudil důvodnost podaného odvolání.
5. Žalovaný neshledal pochybení, které by bylo důvodem pro zrušení prvostupňového rozhodnutí. Správní orgán I. stupně respektoval práva žalobce, která mu jako účastníkovi řízení o přestupku přísluší podle správního řádu a ZOP. Zjištění skutkového stavu bylo natolik kvalitní, že o skutkovém stavu již neexistují žádné důvodné pochybnosti. S postupem správního orgánu I. stupně se žalovaný ztotožnil.
6. Žalovaný odkázal na ustanovení § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. Z podkladů ve správním spisu vyplývá verze, že žalobce dne 25. 7. 2023 kolem 14:05 hod. při jízdě v pravém jízdním pruhu pozemní komunikace - dálnice D1, km 182, ve směru jízdy na Brno, s nákladním motorovým vozidlem tovární značky Fiat Ducato, reg. zn. X, přejížděl s tímto z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu do bezprostřední blízkosti před již v tomto levém jízdním pruhu jedoucí osobní motorové vozidlo tov. zn. Mazda, reg. zn. X, čímž ohrozil a omezil řidiče tohoto vozidla takovým způsobem, že i přes jeho brzdění došlo ke střetu levé zadní části vozidla Fiat a pravé přední části vozidla Mazda se vznikem hmotné škody na obou zúčastněných vozidlech. Žalobce tedy z nedbalosti porušil povinnost stanovenou ust. § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, čímž se dopustil přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu,

když v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), porušil povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

7. Žalobce v odvolání k věci uvedl, že nejprve jel v levém jízdním pruhu a byl vozidlem Mazda, které jelo za ním, „vyblikán“, načež žalobce uvolnil levý jízdní pruh. Řidič vozidla Mazda pokračoval v levém jízdním pruhu, kdy při předjíždění žalobce zpomalil jízdu, aby mohl na žalobce gestikulovat. Vozidlo Mazda se vlivem zpomalení dostalo za úroveň vozidla žalobce, načež žalobce započal změnu jízdního pruhu k předjetí kamionu, neboť se před vozidlem Mazda vytvořila dostatečná mezera. Řidič Mazdy však nepochopitelně zrychlil a došlo tak k nárazu do vozidla žalobce.
8. Žalovaný zdůraznil, že namítaný popis jednání je v podstatných skutečnostech zcela souladný se skutkovou větou prvostupňového rozhodnutí. Pro řízení o řešeném přestupku je totiž podstatné, že žalobce řídil vozidlo jedoucí v pravém jízdním pruhu, což žalobce nerozpорије a naopak opakovaně potvrzuje, že přejížděl z tohoto pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu a že věděl o tom, že se v tomto pruhu pohybuje vozidlo Mazda, které svým jízdním manévrem omezil a ohrozil.
9. Žalovaný zdůraznil, že v řízení o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu bylo s ohledem na znění tohoto ustanovení a na charakter přestupkového řízení zásadní jen to, zda žalobce zaviněně porušil pravidla silničního provozu. To pochopitelně mohl učinit i bez toho, že by následně vůbec došlo k nehodě, nebo za situace, že by nehoda byla důsledkem i jiného jednání. Jinak řečeno, příčinná souvislost porušení obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích a nehody a míra podílu na ní nebyla předmětem řízení, a proto ani výhrady žalobce mířící k tomu, že na ní nemá podíl, resp. že na ní má podíl druhý účastník dopravní nehody, nemohou být ve vztahu k přestupkové odpovědnosti žalobce důvodné.
10. Tvrzení žalobce o tom, že vozidlo Mazda narazilo do jím řízeného vozidla Fiatu, je v rozporu s pořízenou fotodokumentací, ze které vyplývá, že došlo k bočnímu střetu vozidel, kdy i bez odborných znalostí znalce lze konstatovat, že vozidlo Mazda se nacházelo v okamžiku střetu vedle vozidla řízeného žalobcem (pravé přední kolo vozidla Mazda bylo na úrovni zadní hrany levého zadního blatníku vozidla Fiat). Pokud si žalobce byl vědom zcela nestandardního způsobu jízdy druhého řidiče (nesmyslné zpomalení při předjíždění Fiatu a kamionu před Fiatem), pak tím spíše žalobce měl zaměřit svoji pozornost na možnost provedení zamýšleného manévru za současného splnění povinnosti nesmět při přejíždění z jednoho pruhu do druhého ohrozit a omezit řidiče jedoucího v tomto jízdním pruhu. Žalobce mohl a měl tak, aby předešel střetu, když buď manévr neměl zahajovat (pro nedostatek prostoru v levém pruhu), nebo v něm přestat pokračovat v okamžiku, kdy zjistil, že vozidlo Mazda se nachází na úrovni jeho zadní nápravy.
11. Žalovaný dále uvedl, že případné záměrné zrychlení řidiče vozidla Mazda v době, kdy žalobce již prováděl manévr změny jízdního pruhu, by mohlo za jistých okolností mít vliv na odpovědnost žalobce za přestupek. Tvrzení žalobce je však prosto podkladů, které by jej prokazovaly. Žalobce sice uvádí, že jednání řidiče Mazdy zaznamenal svědek L., nicméně takové tvrzení se z výpovědi svědka L. nepodává. Na dotaz správního orgánu I. stupně stran způsobu jízdy vozidla Mazda pak svědek L. uvedl: „Podle mne musel zrychlit, jelikož nás nechtěl pustit“. Svědek L. tedy způsob jízdy vozidla Mazda před střetem neregistroval, pouze se domníval, že Mazda musela zrychlit. K tvrzení žalobce, že svědek

- L. měl vidět jednání řidiče Mazdy v kameře, žalovaný uvedl, že nic takového svědek vůbec nevypověděl, a také se jedná o kameru couvací (osazena ve středovém brzdovém světle dle fotodokumentace), takže lze předpokládat, že žalobce neměl při jízdě na dálnici zařazený zpětný rychlostí stupeň, aby došlo k aktivaci kamery. Žalovaný uzavřel, že tvrzení žalobce o záměrném zrychlení řidiče vozidla Mazda je jednak nepravděpodobné, ale především neprokázané, neboť nevyplývá z žádného podkladu rozhodnutí.
12. Žalovaný nesouhlasil s tím, že by správní orgán měl poměřit podíl zavinění účastníků nehody na jejím vzniku. V nyní řešeném případě totiž podíl na vzniku dopravní nehody nebo míra podílu nehraje žádnou roli (viz výše). Pokud takový závěr žalobce vyvozuje z rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2018, sp. zn. 1 As 12/2017, nejde o příslušný judikát, neboť Nejvyšší správní soud tu řešil zcela specifickou situaci (střet vozidel na zúženém a nepřehledném úseku komunikace, kdy obě vozidla přesahují do druhé části vozovky, aniž by se vzájemně vyhnula). Žalovaný se v této věci charakterem jízdy vozidla Mazda zabýval.
13. Proto nebylo nezbytné přistoupit ke zpracování odborného vyjádření či znaleckého posudku z oboru dopravy, k provedení analýzy dopravní nehody a její rekonstrukce za účelem zjištění možného průběhu nehody samé tak, aby bylo zjištěno, kdo je viníkem dopravní nehody. Stran toho odkázal žalovaný na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2013, č. j. 6 As 14/2013-23. Nebylo předmětem tohoto řízení zjišťovat, kdo je viníkem dopravní nehody, přičemž ve správním spisu obstarané podklady jsou zcela dostatečné pro konstatování zjištění skutkového stavu způsobem, že o něm nepanují důvodné pochybnosti.
14. Z uvedených důvodů žalovaný odvolání zamítl jako nedůvodné a napadené rozhodnutí potvrdil.

III. Žaloba

15. Žalobce považuje napadené rozhodnutí za nezákonné, neboť bylo porušeno jeho právo na spravedlivý proces, a především pak jeho legitimní očekávání a též dobrá víra.
16. Prvostupňový orgán při svém postupu pochybil, neboť nebyl zjištěn stav bez důvodných pochybností, resp. skutkový stav tak, jak byl správním orgánem zjištěn, nekoresponduje se zákonnou úpravou tak, aby mohl být žalobce shledán vinným ze spáchání uvedených přestupků. Správní orgán se rovněž musí vždy vypořádat se všemi tvrzeními a důkazními návrhy žalobce z přestupku a pro přestupkové řízení podstatné důkazní návrhy provést. Správní orgán některé důkazní návrhy označil za nadbytečné, neprovedl je a závěry činil pouze na základě svých vlastních úvah. Bezdůvodně se přiklonil k tvrzení řidiče J. Z. a jeho manželky, jejíž výpověď nutno považovat za účelovou. Absence řádných podkladů a důkazů způsobuje nezákonné rozhodnutí správního orgánu. Správní orgány mají povinnost provést důkazy, které navrhne obviněný, pokud jsou tyto důkazy relevantní pro posouzení věci a mohou mít vliv na rozhodnutí.
17. Žalobce opakovaně poukazoval na skutečnost, kterou ostatně potvrdil v rámci svého svědectví rovněž svědek R. L., že řidič vozidla Mazda se při řízení vozidla choval agresivně a neohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu. Jak žalobce, tak jeho spolujezdec viděli ve zpětné kameře zpomalující vozidlo Mazda, které ale po přejíždění žalobce do levého pruhu náhle zrychlilo tak, že se otřelo svojí pravou přední částí nárazníku o levou zadní část nárazníku vozidla žalobce.

18. Vzhledem k absenci obrazových či kamerových záznamů bylo dle názoru žalobce nezbytné přistoupit ke zpracování odborného vyjádření či znaleckého posudku z oboru doprava, k provedení analýzy dopravní nehody a její rekonstrukce za účelem zjištění možného průběhu nehody samé tak, aby bylo zjištěno, kdo je viníkem dopravní nehody, neboť z doposud provedeného dokazování toto seznat nebylo možné. Namísto oslovení znalce prvostupňový orgán hodnotil průběh dopravní nehody a míru zavinění jednotlivých účastníků řízení, aniž by k tomuto měl patřičné vzdělání a odborné znalosti.
19. Žalobce se dále věnoval hodnocení svého přejížděcího manévru. Řidič vozidla Fiat a jeho spolujezdec shodně uvedli, že vozidlo Mazda zpomalilo, utvořila se mezera dostatečná pro zahájení předjíždění, což oba viděli ve zpětné kameře a bylo by to zjevné i ze záznamu GPS vozidla Fiat, kdy za použití znamení o změně směru jízdy toto přejíždění žalobce zahájil. Prvostupňový orgán rovněž porušil zásadu rovnosti zbraní, pokud vyloučil provedení důkazů svědčících ve prospěch žalobce a závěr o skutkovém stavu věci učinil toliko na základě tvrzení řidiče vozidla Mazda a vlastního „odborného zkoumání“ možného způsobu vzniku dopravní nehody, což je naprosto nepřijatelné. Jedná se tedy o procesní vadu, která mohla vést ke špatnému hodnocení obsahu výpovědi svědka L. Žalovaný pouze konstatoval, že je to „problém“ žalobce, pokud nesprávnost protokolu nenamítal již u ústního jednání.
20. Žalobce zdůraznil, že vyšetřovací zásada ukládá správnímu orgánu činit vše potřebné k řádnému zjištění skutkového stavu, a to bez ohledu na míru procesní aktivity či naopak procesní pasivity účastníka řízení. Dokazování správního orgánu v tomto řízení je nedostatečné a porušuje právo žalobce na spravedlivý proces. Příčina a průběh dopravní nehody jsou podle názoru žalobce zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Není proto bez významu, zda ke střetu s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak řidič poškozeného vozidla, který způsobem své jízdy vznik nehody zapříčinil zrychlením svého vozidla, aby vozidlu žalobce v přejetí do levého pruhu zabránil.
21. Správní orgány porušily při svém rozhodování několik obecných zásad. Jedná se o rozpor se zásadou zákonnosti, zásadou materiální pravdy, zásadou rovnosti účastníků, zásady presumpce neviny, zásady in dubio pro reo, zásady volného hodnocení důkazů a v neposlední řadě zásadou obhajoby. Nad rámec těchto základních zásad má žalobce rovněž za to, že prvostupňový orgán nepostupoval v souladu se zásadou vzájemné součinnosti, když žalobce udržoval v domněnku, že do řízení bude v případě jeho pokračování přizván znalec, a tudíž žalobce neoslovil znalce vlastního. Nutno zdůraznit i skutečnost, že žalobce byl po celou dobu řízení oprávněnou úřední osobou ujišťován, že věc s největší pravděpodobností odloží (řízení zastaví) pro nedostatek důkazů.
22. Žalobce konečně namítl nezohlednění korektivu společenské škodlivosti. Žalovaný musí při rozhodování o přestupku zvažovat nejen to, zda bylo porušeno konkrétní ustanovení zákona, ale také míru společenské škodlivosti daného jednání. Například, jestliže někdo nedodržel dopravní předpisy, může být důležité zvážit, zda došlo k ohrožení jiných osob, nebo zda situace byla taková, že byla rizika minimalizována. Díky tomuto korektivu může správní orgán přistoupit k individualizaci postihu. Je možné, že při nízké míře společenské škodlivosti se rozhodne o méně přísném trestu, nebo dokonce o zastavení řízení. Tímto způsobem se vytváří spravedlivější a flexibilnější právní prostředí, které respektuje individuální okolnosti každého případu. Takovými okolnostmi by mohlo být

právě chování řidiče vozidla Mazda, pakliže by bylo předmětem dokazování ze strany správního orgánu.

23. Pakliže by správní orgán provedl všechny navržené důkazy, umožnil by mu tento postup spravedlivě zhodnotit jednání obou účastníků nehody a vyhnout se mechanickému a rigidnímu uplatňování zákona. Byť v tomto případě podíl na vzniku dopravní nehody nebo míra podílu nehraje žádnou roli ve vztahu k naplnění skutkové podstaty, měl být zohledněn právě při stanovení míry společenské škodlivosti jednání.
24. V souladu s uvedeným korektivem při posuzování obou událostí by pak musel správní orgán vzít v úvahu skutečnost, že žalobce je nositelem řidičských oprávnění sk. AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE a T od roku 1977, 1978, 1979, 1998, 1990. Je tedy nutné považovat jej za řidiče z povolání, kdy žalobce každoročně absolvuje rozmanitá školení zaměřená mj. na pravidla provozu na pozemních komunikacích a současně psychologické testy. Žalobce je společníkem a jednatelem asistenční a odtahové služby a ročně tak ujede v osobních a nákladních vozidlech, či dokonce v odtahových speciálech tisíce kilometrů. Jde tedy o řidiče zkušeného, který nikdy nebyl viníkem dopravní nehody. I z toho lze usuzovat, že se těžko dopustil předjíždění vozidla v době, kdy v levém pruhu je jiné vozidlo, čímž by poškodil rovněž vozidlo vlastní.
25. Žalobce tak setrvává na svém právním názoru, že k poškození vozidla Mazda nedošlo jeho zaviněním a pakliže by vznik škody byl přičitatelný jeho osobě, postrádá takové jednání společenské škodlivosti. Žalobce navrhl zrušení napadeného i prvostupňového rozhodnutí, vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení a náhradu nákladů řízení.

IV. Vyjádření žalovaného a replika žalobce

26. Ve **vyjádření** ze dne 8. 10. 2024 žalovaný uvedl, že se s žalobními námitkami, které jsou ve své podstatě opakováním odvolacích námitek, se již podrobně zabýval již v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Podle žalovaného žalobce stále nepochopil rozdíl mezi podmínkami odpovědnosti za přestupek a zavinění dopravní nehody.
27. Žalovaný se podrobněji vyjádřil pouze k námitce, že si správní orgány protiřečily, pokud prvostupňový orgán zmínil absenci stop po nehodě coby absenci podkladů pro případný znalecký posudek. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, ze kterých podkladů a co vyhodnotil. Žalovaný je přesvědčen, že napadené rozhodnutí vychází ze spolehlivě a přesně zjištěného stavu věci a žalobce v průběhu správního řízení nebyl zkrácen na svých právech. Proto krajskému soudu navrhl zamítnutí žaloby pro nedůvodnost.
28. V **replíce** ze dne 7. 2. 2025 se žalobce se opakovaně vyjádřil ke svědecké výpovědi svědka L. Prvostupňový orgán nezaznamenal otázky žalobce a jeho právního zástupce, i když na konci protokolu je uvedeno, že „žalobce a jeho právní zástupce mají zájem svědkovi položit další otázky, kdy následuje označení „ot.“, avšak tato včetně odpovědi svědka již zaznamenána není.“ Tato procesní vada mohla vést ke špatnému hodnocení obsahu výpovědi tohoto svědka kvůli neúplné protokolaci jeho svědecké výpovědi. Žalobce není povinen kontrolovat správnost sdělení svědků či dalších osob. Je pak otázkou, zda byl protokol předán k nahlédnutí rovněž svědku Lužovi. Pakliže byla následně část „odmazána“ vyřizujícím úředníkem, nelze tuto skutečnost přičítat k tíži žalobci. Účastník při kontrole protokolu potvrzuje, že obsah podání je skutečně projevem vůle osoby, která je v něm uvedena jako podatel, nikoliv osob dalších. V této souvislosti žalobce navrhuje provést výslech svědka pana R. L. u nařízeného jednání.

29. Prvostupňový orgán nepostupoval správně, pokud ani k námitce žalobce zjevnou nesprávnost v protokole neopravil, přičemž je zřejmé, že by musel výslech svědka provést opakovaně. Dále žalobce opakovaně poukázal na nesprávné nakládání s materiálním znakem přestupku, které by mohl tento materiální znak eliminovat.

V. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

30. Ze **správního spisu** prvostupňového orgánu vyplývají následující skutečnosti. V oznámení přestupku ze dne 22. 8. 2023 je uvedeno, že na 182 km D1 ve směru na Brno se žalobce nevěnoval řízení svého vozidla a při přejíždění z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu přehlédl v levém jízdním pruhu jedoucí osobní vozidlo zn. Mazda RZ X řízené řidičem Z., a došlo k bočnímu střetu mezi vozidly. Vozidla v době příjezdu hlídky nebyla v konečném postavení po dopravní nehodě, ale odstavena na zpevněné krajnici. Na vozidla Fiat byl poškozen levý zadní blatník a odrazka, a dále zadní nárazník. Na vozidle Mazda byl poškozen pravý přední blatník, přední nárazník, pravý přední disk kola a pravé přední světlo. Povrch dálniční vozovky byl beze stop a žádné další upotřebitelné stopy nebyly ohledáním zjištěny. K tomu jsou připojeny úřední záznamy o podání vysvětlení ze dne 27. 7. 2023 sepsané s účastníky nehody (žalobce jako řidič vozidla Fiat Ducato, J. Z. jako řidič vozidla Mazda, jeho manželka T. A. Z. jako spolujezdkyně a R. L. jako spolujezdec žalobce), jakož i záznam o dopravní nehodě obsahující náčrtek střetu vozidel. Účastníci nehody se na místě na zavinění nedohodli. Policejní dokumentace obsahuje i CD s fotodokumentací nehody (poškození levého zadního blatníku a odrazky u vozidla žalobce, naproti tomu u vozidla Mazda došlo k poškození pravého předního blatníku, předního nárazníku a pravého předního disku i světla).
31. Prvostupňový orgán konal ústní jednání ve věci obvinění žalobce z přestupku proti ustanovení § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., přičemž vyslechl svědka J. Z. Z výpovědi řidiče vozidla Mazda vyplývá, že vozidla jela před vlastním střetem souběžně. Řidič Z. předjížděl kamion jedoucí před vozidlem žalobce, který se ovšem rozhodl stejný kamion předjet, a tak najel do levého pruhu před vozidlo řidiče Z., čímž došlo ke střetu vozidel. Potvrdil, že vozidlo žalobce blikalo. Řidič vozidla Mazda se nemohl střetu nijak vyhnout, nezrychloval, ale ani významně nebrzdil, vyhnout se nebylo možné, neboť vlevo byla svodidla.
32. Při pokračování ústního jednání byla vyslechnuta též spolujezdkyně řidiče vozidla Mazda paní Z. a spolujezdec žalobce pan R. L. Podle výpovědi paní Z. se žalobce choval při jízdě ještě před střetem agresivně („lítal“ z pruhu do pruhu). Jejich vozidlo jelo nejdříve v pravém pruhu, ale potom vybočilo do levého pruhu a vozidlo Fiat do nich začalo najíždět. Její manžel začal troubit, a zpomalovat, ale žalobce nereagoval a „nacpal“ se do mezery před jejich vozidlo s tím že odřel pravou stranu jejich vozu. Kolizi podle jejího názoru nešlo zabránit, jinak by došlo k nehodě s vozidlem jedoucím za nimi. Vyjádřila se v tom smyslu, že žalobce tlačil jejich vozidlo na svodidla.
33. Z protokolu o výpovědi svědka R. L., spolujezce žalobce, při výslechu dne 28. 2. 2024 vyplývá, že vozidlo žalobce Fiat Ducato jelo před nehodou v pravém jízdním pruhu rychlostí přes 100 km/h. Vozidla Mazda si svědek všiml ve chvíli, kdy jeho řidič a žalobce začali proti sobě gestikulovat (prostředníček). Průběh nehody svědek popsal tak, že jel nejdříve před nimi kamion a pak jejich vozidlo a za nimi vozidlo Mazda. Chtěli předjet kamion, který jel pomaleji. Pak už slyšel jen „cvajnutí“. Svědek nevěděl, zda řidič Mazdy

troubil či jinak signalizoval na žalobce před vlastním střetem. Potvrdil, že vozidlo žalobce dávalo znamení o změně směru jízdy. Postavení vozidel v okamžiku střetu při nájezdu vozidla žalobce do levého jízdního pruhu popsal slovy „souběžná jízda“. Střetu nebylo možno zabránit. Podle jeho názoru je viníkem nehody řidič vozidla Mazda. Svědek již nic dalšího nechtěl vypovědět. Dle protokolu došlo k dalšímu kladení otázek žalobcem a jeho zástupcem, avšak obsah tohoto výsledku již předmětný protokol neobsahuje.

34. Žalobce při svém vyjádření k podkladům uvedl, že řidič vozidla Mazda se choval agresivně a neohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu. Jak žalobce, tak i spolujezdec viděli ve zpětné kameře zpomalující vozidlo Mazda, které ale po přejíždění žalobce do levého pruhu náhle zrychlilo, takže došlo ke střetu vozidel. Zároveň navrhl doplnění dokazování odborným vyjádřením či znaleckým posudkem z oboru dopravy, aby bylo zjištěno, kdo je viníkem dopravní nehody. Dále navrhl důkaz výpisem z elektronické knihy jízd podle GPS souřadnic vozidla Fiat. V případě, že správní orgán nedoplní dokazování navrženým způsobem, požadoval žalobce zastavení řízení. Následně bylo vydáno prvostupňové rozhodnutí, proti němuž se žalobce odvolal.

VI. Posouzení věci krajským soudem

35. Krajský soud předně posoudil splnění podmínek řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána ve lhůtě podle § 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a jde o žalobu přípustnou (zejm. § 65, § 68, § 70 s. ř. s.).
36. V souladu s § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Při zjišťování skutkového stavu krajský soud vycházel ze správního spisu předloženého žalovaným.
37. Krajský soud ve věci nařídil **ústní jednání**, které se uskutečnilo dne 26. 8. 2025 za účasti žalobce a jeho zástupkyně. Krajský soud označil předmět přezkumu a vyslechl přednes žaloby, v němž zástupkyně žalobce odkázala na písemné vyhotovení žaloby. Dále pak soud konstatoval obsah soudního spisu a správního spisu prvostupňového orgánu a žalovaného. Ke skutkovému stavu se vyjádřil i sám žalobce. Poukázal na své zkušenosti s řízením motorových vozidel s tím, že jde o profesionála v oboru. Řidič vozidla Mazda se podle jeho mínění choval agresivně a svým chováním v levém pruhu, kdy nejprve zpomalil, čímž vytvořil žalobci mezeru potřebnou k přejetí do tohoto pruhu, pak náhle zrychlil. Tomu odpovídá i poškození jeho vozidla, kdy přední nárazník nebyl deformován směrem ven od karoserie, ale dovnitř. K tomu měl směřovat též navrhovaný znalecký posudek ve správním řízení. Krajský soud zamítl návrh na doplnění dokazování výsledkem svědka R. L. jako nadbytečným. Další návrhy na dokazování již ve věci nebyly, a proto krajský soud dokazování ukončil a po přednesení konečného návrhu žalobce po přerušení jednání přikročil k vyhlášení rozsudku.
38. Žaloba **není důvodná**.
39. Krajský soud považuje za vhodné před samotným posouzením věci vymezit právní úpravu, která byla v dané věci aplikována. Podle ustanovení § 12 odst. 5 téhož zákona ve znění účinném k datu spáchání přestupkového jednání platilo, že „[p]řejíždět z jednoho

jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.“ Porušení této povinnosti lze podřadit pod skutkovou podstatu § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, podle něhož se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“ Úprava přejíždění mezi jízdními pruhy spadá do hlavy druhé části první tohoto zákona.

40. K jednotlivým žalobním bodům uvádí krajský soud následující argumentaci.
41. Z ustálené judikatury k této skutkové podstatě plyne, že pro naplnění není podstatné, zda byla způsobena dopravní nehoda či nikoli. Materiální stránka přestupku pak v daném případě spočívá v tom, že došlo k ohrožení zájmu společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (viz rozsudek NSS ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 77/2008-50, č. 1938/2009 Sb. NSS).
42. Není úkolem správních orgánů ani krajského soudu řešit otázku zavinění na dopravní nehodě, příp. podílu jednotlivých řidičů na tomto škodlivém následku. Stejně tak ani nejde o kontext, v němž žalobce provedl jízdní manévry, který naplnil znaky přestupkového jednání podle citovaného ustanovení. Pro naplnění skutkové podstaty jsou klíčové znaky „omezení“ a „ohrožení“ řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do něhož vozidlo přejíždí, a dále okolnost, zda řidič jedoucí v pravém jízdním pruhu dával znamení o změně směru jízdy.
43. Stran žalobních námitek směřujících do zjištění skutkového stavu věci krajský soud uvádí, že prvostupňový orgán provedl při ústním jednání výslechy všech svědků přestupkového jednání.
44. Dbát při rozhodování o jízdních manévrech předběžné opatrnosti a předvídat možné kolize s působností zákazových značek je povinností řidiče (viz k tomu rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2012, č. j. 9 As 97/2011-132). Je třeba vzít též v potaz dopravní situaci (nešlo-li kupř. o souběžnou jízdu) a velikost vozidel jedoucích v jízdních pruzích (viz obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 11. 2022, č. j. 2 As 51/2021-39). Vozidlo žalobce je rozměrově nepochybně větší a záměrem žalobce bylo předjetí nákladního automobilu (kamionu) prostřednictvím levého jízdního pruhu, kde se pohybovalo vozidlo Mazda. Bylo tak povinností žalobce zdržet se omezení či ohrožení vozidla Mazda.
45. Podle názoru krajského soudu je v předmětné věci nepochybné, že došlo k omezení i ohrožení vozidla Mazda jedoucího v levém jízdním pruhu. Z okolností skutkového děje vyplývá, že žalobce nevyhodnotil dostatečně okolnosti dopravní situace a prostor pro provedení jízdního manévru. I pokud by došlo k mírnému zrychlení vozidla Mazda jedoucího v levém jízdním pruhu, nepředstavuje to okolnost vedoucí k vyvinění žalobce z porušení ustanovení § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. V tomto směru není rozhodné,

jakým způsobem bylo poškozeno vozidlo Mazda, neboť znaky omezení a ohrožení tohoto vozidla byly naplněny již tím, že došlo ke střetu vozidel.

46. I kdyby tedy celý skutkový děj proběhl tak, jak žalobce popisuje, jeho přestupková odpovědnost žalobce by tím rozhodně nebyla vyloučena. Krajský soud tu připomíná z judikatury rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 6. 2015, č. j. 1 As 168/2014-27, v němž tento soud zaujal názor, že pouze významné porušení rychlostního limitu ze strany vozidla jedoucího v levém jízdním pruhu by mohlo vyvinut žalobce ze spáchání přestupku. K tomu však evidentně ze strany vozidla Mazda nedošlo, neboť ani žalobce, ani žádný ze svědků takové zrychlení vozidla Mazda netvrdili. Neodpovídá tomu ani stupeň poškození obou vozidel.
47. Z toho důvodu krajský soud nepovažuje za důvodnou ani námitku, že ve správním řízení měl být zpracován znalecký posudek z oboru dopravy. Předně je zapotřebí zdůraznit, že na místě střetu obou vozidel dle úředního záznamu Policie ČR nezůstaly žádné stopy po brzdění či jiné indicie, jichž by se mohl znalec přidržet. Vozidla nebyla v poloze při střetu, ale odstavena za v odstavném pruhu, aby nepřekážela provozu. Jediné, co by znalec mohl hodnotit, je pouze způsobená poškození obou vozidel. Jak už ale soud uvedl, z hlediska naplnění znaků aplikované skutkové podstaty není způsob deformace vozidla Mazda rozhodný. Předmětný střet vozidel spadá k typovým nehodovým událostem při jízdě v pruzích, a správní orgány si nepochybně mohly o relevanci poškození vozidel učinit svůj úsudek.
48. Co se týká námitek k provedenému výsledku svědka L., řidiče vozidla Mazda, ten podle přesvědčení krajského soudu vypověděl k dotazům správního orgánu vše potřebné a popsal celý průběh skutkového děje. Na výzvu oprávněné úřední osoby sám uvedl, že nic dalšího vypovědět nechce. Pokud dále vypovídal k dotazům žalobce, nejednalo se o nezbytné poznatky, bez nichž by nebylo možno učinit závěr o skutkovém stavu věci. Chyba v protokolaci, jíž se evidentně prvostupňový orgán dopustil, když to protokolu nepromítl další kladené otázky ze strany žalobce, je vadou řízení, která tu ale nemá vliv na zákonnost rozhodnutí o věci samé, a tudíž nepředstavuje důvod pro zrušení napadeného či prvostupňového rozhodnutí. Takový efekt by mohla neúplná protokolace mít tehdy, pokud by výslech tohoto svědka byl jediným či stěžejním přímým důkazem přestupkového jednání. Tak tomu v řešené věci nebylo.
49. Tzv. materiální znak přestupku (společenská škodlivost), kterým žalobce rovněž argumentoval, byl v posuzované věci rovněž naplněn. Při jízdě v pruzích, a obzvláště na komunikaci dálničního typu, je dán zvýšený zájem na bezpečném chování řidičů, neboť na těchto komunikacích platí vyšší rychlostní limity. Při vyšších rychlostech hrozí též vyšší riziko škodných následků na majetku i zdraví a životě účastníků silničního provozu. Pro naplnění znaků skutkové podstaty postačí ohrožení řidiče, vůbec nemusí dojít ke škodlivému následku, k němuž ovšem v předmětné věci jednoznačně došlo. Nejsou dány žádné okolnosti, které by nasvědčovaly vyloučení společenské škodlivosti jednání žalobce. Žalobce byl potrestán minimální sazbou pokuty dle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu ve znění účinném do 31. 12. 2023 (které pro něj bylo příznivější než nová právní úprava po novele ustanovení § 125c odst. 5 zákona o silničním provozu provedené zákonem č. 271/2023 Sb.).
50. Pokud žalobce tvrdí, že mu mělo být ze strany prvostupňového orgánu naznačováno, že do řízení bude přibrán znalec či že bude řízení zastaveno, nemají taková tvrzení oporu

ve správním spisu. Prvostupňový orgán provedl výslech všech zúčastněných osob jedoucích v předmětných vozidlech, dal žalobci coby obviněnému z přestupku dostatek možností k obhajobě a uplatnění jeho procesních práv. Správní orgán není povinen provést veškeré důkazy navrhované účastníkem řízení, ale pouze takové důkazy, které jsou potřebné k prokázání skutkového stavu věci bez důvodných pochybností. Krajský soud neshledal, že by se správní orgány v této přestupkové věci dopustily porušení namítaných základních zásad správního řízení.

51. V souhrnu krajský soud uvádí, že považuje napadené rozhodnutí i předcházející správní řízení za prosté takových zásadních pochybení, která by vedla k jeho zrušení a vrácení věci k dalšímu řízení.

VII. Závěr a náklady řízení

52. Jelikož krajský soud neshledal žádnou z námitek žalobce důvodnou, rozhodl o žalobě tak, že ji v plném rozsahu zamítl, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
53. O náhradě nákladů řízení zdejší soud rozhodl ve smyslu § 60 odst. 1 s. ř. s., dle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, jenž měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, a proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok II.). Žalovanému potom v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, resp. ani náhradu nákladů řízení nepožadoval, pročez se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok III.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **lze** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu. 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.

V Brně dne 26. srpna 2025

JUDr. Lukáš Hlouch, Ph.D. v. r.
samosoudce