



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl samosoudkyní Mgr. Darinou Michorovou v právní věci

žalobce J. V., narozeného dne X,  
bytem X,

zastoupeného JUDr. et Mgr. Bc. Pavlem Kozelkou, Ph.D., advokátem  
sídlem Velké náměstí 7/12, 397 01 Písek

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy ČR**  
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 26. 2. 2025, č. j. MD-10283/2025-160/3,

takto:

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

**Odůvodnění:**

**I. Vymezení věci**

1. Žalobce se včasnou žalobou podanou ke zdejšímu soudu domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 26. 2. 2025, č. j. MD-10283/2025-160/3 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „správní orgán I. stupně“) ze dne 28. 5. 2024, čj. MHMP 1051971/2024/Zac (dále též jen „prvostupňové rozhodnutí“), jímž byl žalobce uznán vinným z přestupku podle §

125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a byla mu uložena sankce v podobě pokuty ve výši 1.500 Kč, a dále povinnost uhradit náhradu nákladů řízení v paušální výši 1.000 Kč. Žalobce dle správních orgánů porušil povinnost mu uloženou podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť nedbal zvýšené opatrnosti a ohrozil řidiče jedoucího za ním, který ho předjížděl.

## II. Obsah žaloby

2. Podstatou žaloby je nesouhlas žalobce s jeho sankcionováním za uvedený přestupek, neboť žalobce má za to, že dodržel všechna pravidla pro odbočování vlevo tak, jak vyplývají z příslušného ustanovení zákona, naopak, druhý řidič, se kterým došlo při odbočování ke střetu, porušil celou řadu silničních pravidel, přesto vystupoval v řízení se žalobcem pouze jako svědek. Primárně tedy žalobce namítl nedostatečně zjištěný skutkový stav věci.
3. Žalobce též zpochybňuje rozhodný důkaz - znalecký posudek, a jeho provedení, na kterém je napadené rozhodnutí, resp. prvostupňové rozhodnutí založeno, a domáhá se výsledku dotčeného znalce, přičemž v žalobě navrhl celkem 26 otázek (v rozsahu jeden a půl strany formátu A4) pro znalce k dovysvětlení. Žalobce je přesvědčen, že on sám nepochybil, výsledkem znalce bude najisto prokázáno, že řidičem druhého vozidla byla zcela bezohledná osoba, která zcela rezignovala na zákonné povinnosti, přičemž svou bezohlednou jízdou nebylo možné v přiměřené reakční době reagovat. Žalobce opírá svou argumentaci o jeho ústavní práva, zejména presumpci nevinu, vyplývající mu z Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (čl. 6 odst. 2) a z Listiny základních práv a svobod (čl. 40 odst. 2) či Listiny základních práv EU (čl. 48 odst. 1), dále o judikaturu Nejvyššího správního soudu (NSS), zejména o rozsudky zabývající se obdobnými případy dopravních nehod a otázkou odpovědnosti řidiče ve vztahu k reakční době (sp. zn. 2 As 67/2011, 2 As 66/2016, 3 As 102/2018, 10 As 262/2018) či na judikaturu Ústavního soudu (IV. ÚS 150/01, IV. ÚS 3159/15).
4. Žalobce též odkázal na princip omezené důvěry, na základě kterého lze v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem řádně dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo, svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat. Nelze mu přitom přičítat k tíži, že nepočítal s možným protiprávním jednáním jiných účastníků provozu.
5. Dále žalobce považoval napadené rozhodnutí za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť z něj není zřejmé, jakými úvahami se žalovaný řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů.
6. Žalobce též vyslovil domněnku, že MUDr. S. nebyl skutečným řidičem vozidla Dacie a dále považoval tohoto svědka za nevěrohodného, neboť on sám se dopustil závažného protiprávního jednání, za které byl ostatně uznán vinným v příkazném řízení, a dále též z místa nehody ujel, čímž znemožnil řádné prošetření nehody. Žalobce proto považoval též za absurdní, že přes tyto skutečnosti vystupoval v daném řízení jako svědek.
7. Žalobce navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

## III. Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný se žalobními námitkami nesouhlasil. K námitce principu omezené důvěry žalovaný uvedl, že případ žalobce je od tohoto principu odlišný, neboť v případě žalobce existovala překážka (předjíždějící auto), která mu bránila v odbočovacím manévru. Řidič vozidla, který odbočuje vlevo, nemůže jen zapnout ukazatel o změně směru jízdy vlevo a

slepě se domnívat, že tím splnil veškeré potřebné povinnosti k odbočení. K námitkám týkajícím se znaleckého posudku a výsledku znalce žalovaný odkázal na vypořádání shodných námitek v napadeném rozhodnutí. K námitce věrohodnosti svědka žalovaný uvedl, že výpověď tohoto svědka je stejně objektivní, jako výpověď žalobce a žalovaný neshledal rozpor ve výpovědi tohoto svědka se skutkovým stavem. Skutkový stav byl dle žalovaného zjištěn na základě řádně provedeného dokazování, přičemž shromážděné důkazy nebudí důvodné pochybnosti o jeho správnosti. Další dokazování, včetně žalobcem navrhovaných důkazů, nebylo nezbytné, neboť zjištěný skutkový stav byl dostatečně podložen. Důvody neprovedení dalších důkazů byly v napadeném rozhodnutí náležitě a srozumitelně odůvodněny.

9. Žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl.

#### IV. Podstatný obsah správního spisu

10. Soud z předloženého správního spisu zjistil, že žalobce dne 20. 7. 2022 v 13.48 hod. řídil motorové vozidlo tovární značky Volvo, registrační značky X, v Praze 9, po ulici Beranových, směrem od ulice Rychnovská k ulici Protivínská, přičemž poblíž sloupu veřejného osvětlení č. 904383 započal s vozidlem odbočovat vlevo do areálu firmy Letov v době, kdy byl již předjížděn motorovým vozidlem tovární značky Dacia Logan, registrační značky X, následkem čehož ohrozil řidiče L. S., nar. X, který po ulici Beranových v Praze 9, ve stejném směru jízdy, řídil vlastní motorové vozidlo uvedené registrační značky. V důsledku toho došlo ke střetu levé přední části vozidla registrační značky X a pravé boční části vozidla registrační značky X. Při dopravní nehodě došlo k hmotné škodě na zúčastněných vozidlech.
11. Součástí správního spisu jsou tyto dokumenty: protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 20. 7. 2022, záznamy o vytěžení účastníka dopravní nehody jak žalobce, tak druhého řidiče, MUDr. S., včetně ručně psaných popisů skutkového děje, tak jak jej každý z dotčených řidičů vnímal, úřední záznam ze dne 16. 8. 2022, týkající se prověřování existence možného kamerového záznamu z okolí místa nehody. Dále spis obsahuje oznámení přestupku ze dne 29. 11. 2022, čj. KRPA-8281-14/DN-2022-113, a plánec nehody s legendou, jakož i CD se získanými kamerovými záznamy z areálu Letov.
12. Dne 18. 1. 2023 předvolal správní orgán I. stupně MUDr. S. k podání vysvětlení na den 22. 2. 2023, a žalobce na den 28. 3. 2022, poté, co správní orgán I. stupně k žádosti zástupce žalobce jednání z původně nařízeného termínu odročil. Obsah protokolů o podání vysvětlení MUDr. S. ze dne 22. 2. 2022, čj. MHMP 387577/2023/Zac, o podání vysvětlení žalobce ze dne 28. 3. 2022, je podrobně uveden níže v rámci vypořádání příslušné námítky, viz bod 38. a 39.
13. Usnesením ze dne 12. 5. 2023 ustanovil správní orgán I. stupně ve správním řízení znalce z oboru doprava, ekonomika a strojírenství Ing. P. W, zapsaného v seznamu znalců Ministerstva spravedlnosti ČR. Správní orgán I. stupně stanovil ustanovenému znalci ve věci předmětné dopravní nehody odborné otázky k zodpovězení a lhůtu 30 dnů k písemnému zpracování znaleckého posudku. Ustanovený znalec předložil zpracovaný znalecký posudek ze dne 7. 6. 2023, č. 025208/2023, čj. S-2243 186/22/Zac (dále jen „znalecký posudek“), správnímu orgánu I. stupně dne 8. 6. 2023 (č. l. 61 až 94 správního spisu).
14. Dne 12. 6. 2023 vydal správní orgán I. stupně příkaz čj. MHMP 1242620/2023/Zac, kterým uznal MUDr. L. S. vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti podle § 125c odst. 1 písm. f)

bodů 7 zákona o silničním provozu, kterého se měl dopustit porušením povinnosti stanovené mu v § 17 odst. 5 písm. d) téhož zákona. Za toto jednání mu uložil pokutu ve výši 5.000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 6 měsíců.

15. Dne 29. 6. 2023 vydal správní orgán I. stupně příkaz čj. MHMP 1406033/2023/Zac, kterým uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, kterého se měl dopustit porušením povinnosti stanovené mu v § 21 odst. 1 téhož zákona. Za toto jednání mu uložil pokutu ve výši 1.500 Kč.
16. Dne 4. 7. 2023 podal žalobce proti uvedenému příkazu odpor ze dne 3. 7. 2023. Následně byl žalobce správním orgánem I. stupně předvolán ze dne 19. 9. 2023, čj. MHMP 1950341/2023/Zac, předvolán jako obviněný k ústnímu jednání na den 10. 10. 2023. Ve spisu je dále založen protokol o tomto ústním jednání, čj. MHMP 2106391/2023/Zac. Dne 30. 10. 2023 zaslal žalobce správnímu orgánu I. stupně (doručeno dne 31. 10. 2023) vyjádření (ve znění oprav ze dne 31. 10. 2023) k provedení dokazování při ústním jednání dne 10. 10. 2023.
17. Následně, správní orgán I. stupně předvolal žalobce k ústnímu jednání, které nařídil na den 23. 1. 2024, předvoláním ze dne 4. 1. 2023, čj. MHMP 15282/2024/Zac. Na stejný den předvolal k podání svědecké výpovědi též MUDr. L. S. předvoláním ze dne 4. 1. 2024, čj. MHMP 15380/2024/Zac. Toto jednání poté správní orgán I. stupně k žádosti zástupce žalobce odročil, kdy MUDr. S. jako svědka a žalobce jako obviněného předvolal na den 19. 3. 2024 (předvolánky na č. l. 187-188 a 190-191). Protokol o výpovědi svědka MUDr. S., čj. MHMP 551938/2024/Zac je založen na č. l. 196-199 správního spisu, protokol o výpovědi žalobce na č. l. 200 až 202 správního spisu.
18. Správní orgán I. stupně následně vydal dne 28. 5. 2024 rozhodnutí čj. MHMP 1051971/2024/Zac, kterým žalobce shledal vinným z přestupků dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a uložil mu pokutu ve výši 1.500 Kč, a dále povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1.000 Kč.
19. Žalobce podal dne 17. 6. 2024 proti prvostupňovému rozhodnutí odvolání.
20. Žalovaný poté dne 26. 2. 2025 vydal napadené rozhodnutí (v právní moci dne 27. 2. 2025), kterým rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil a odvolání žalobce zamítl.

## **V. Posouzení věci Městským soudem v Praze**

21. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí a jemu předcházející řízení v mezích uplatněných žalobních bodů a vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu [§ 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)]. K projednání a rozhodnutí věci soud nařídil na den 8. 9. 2025 ústní jednání na základě žádosti žalobce podle § 49 s. ř. s.
22. Na jednání setrvali účastníci řízení na svých dosavadních stanoviscích a procesních návrzích. Zástupce žalobce též zopakoval svůj návrh na výslech znalce, který zpracoval posudek ve věci, aby se vysvětlilo, jaký byl skutkový stav. Dodal, že stranám musí být umožněno, aby se podílely na obsahu posudku, resp. aby na něj žalobce mohl reagovat. Rovněž zdůraznil, že je fatálním selháním, pokud druhý řidič, účastník nehody, v řízení vystupoval jako svědek; svědka si žalobce představuje jako osobu nezúčastněnou na tomto řízení. Navíc, druhý řidič byl pravomocně odsouzen a správní orgán je svým jednáním vázán. Zástupce žalobce dodal, že další posuzování nelze odbít tvrzením, že druhý řidič byl také odsouzen, v takovém případě by žalobce neměl nikdy možnost se bránit. Dle zástupce žalobce není

z napadeného rozhodnutí zřejmé, proč správní orgány uvěřily druhému řidiči a nikoliv žalobci, i když je druhý řidič nevěrohodný tak, jak žalobce vylicil v žalobě a shodně i při jednání soudu. Žalobce k tvrzením předneseným jeho zástupcem též doplnil, že svůj spor vznesl před soudem nikoliv z důvodu uložené pokuty, ale z frustrace, kterou v důsledku svého odsouzení prožívá. Ke své osobě uvedl, že má dlouho čisté rejstříky, přitom na uvedené místo dojíždí každodenně, protože v areálu pracuje, ví, že jde o velmi nebezpečné místo, zná ho každý, kdo tam jezdí. Žalobce se dostatečně přesvědčil o tom, že mohl odbočit vlevo, proto je frustrován, druhý řidič z místa nehody původně ujel, vrátil se až za cca. 10 minut. Žalobce měl za to, že posudek znalce je postaven na nesprávných základech. Dále uvedl, že v den projednávání dopravní nehody byl velmi horko, kolem 30 °C a žalobce tehdy vnímal, že ze strany Policie ČR nebyla snaha přestupek příliš objasňovat, ani zjišťovat, zda se v místě nehody nacházejí nějaké kamery. Žalobce je přesvědčen, že druhý řidič nemohl vidět na případné chodce, kteří se tam naštěstí v daný okamžik nenacházeli.

23. Žalovaný na tato tvrzení stručně reagoval předně odkazem na odůvodnění napadeného rozhodnutí, dále doplnil, že žalobce i druhý řidič byli uznáni vinnými z daných přestupků, správní řád umožňuje, aby byl druhý řidič i svědkem, pokud jde o jednání druhého řidiče bezprostředně po nehodě, žalovaný dodal, že druhý řidič mohl jednat ve zmatku nebo šoku, mohlo to tak být, nelze očekávat, že se všichni účastníci dopravních nehod budou chovat vždy stejně. Dále žalovaný dodal, že pokud měl žalobce pochybnosti o správnosti postupu Policie ČR, mohl podat proti jejímu postupu stížnost.
24. Zástupce žalobce dále v rámci ústního jednání navrhl provedení dalších důkazů nad rámec již návrhů uplatněných, a to kamerovými záznamy, výsledkem žalobce ke skutečnosti, že se řádně ujistil před odbočováním vlevo, že může odbočit, a dále novým posudkem, který nechá soud zpracovat. Žalovaný se k návrhům důkazů vyjádřil v tom smyslu, že postrádá přidanou hodnotu případného výsledku žalobce. Soud tyto návrhy důkazů zamítl s odkazem na nadbytečnost, neboť doložený spisový materiál obsahuje dostatek důkazů, které prokazují skutkový stav bez důvodných pochybností, a tím i s odkazem na zásadu efektivit a hospodárnosti řízení. Soud přitom korigoval zástupce žalobce v tom směru, že soud pod zásadou hospodárnosti nerozumí prostý nedostatek finančních prostředků státní správy na jejich (opakované) pořizování, ale pravidlo, které brání pořizování dalších a dodatečných důkazních prostředků v situaci, kdy je skutkový stav prokázán v dostatečném rozsahu a bez důvodných pochybností, což je dle názoru soudu i případ žalobce.
25. Zástupce žalobce dále v průběhu soudního jednání vyslovil domněnku, že druhé vozidlo řídil jiný řidič, než MUDr. S., čemuž nasvědčuje i jeho podivné chování po dopravní nehodě. Dodal, že novým posudkem, případně výsledkem znalce, by mohla být zjištěna skutečná rychlost druhého vozidla, což má vliv na navazující závěry správních orgánů ohledně skutkového stavu. Zástupce žalobce dodal, že ve své podstatě jde o velmi jednoduchý výpočet, využívající učivo fyziky druhého stupně základní školy, a nový znalec mohl rychlost vozidel spočítat na základě jednoduchého vzorce mnohem přesněji z doložených kamerových záznamů. Žalobce přitom nemá dostatek finančních prostředků na pořízení vlastního znaleckého posudku a rovněž časová dotace na jeho zpracování by mohla přesáhnout dobu, v níž by mohl takový posudek v řízení předložit. Dále zástupce žalobce podotkl, že ústní provedení posudku výsledkem znalce je ústavně konformní způsob provádění důkazů a připomněl, že plná jurisdikce soudu nespočívá v tom, že se plně posuzuje pouze to, co již bylo zpracováno. Zástupce žalobce zopakoval, že svědek MUDr. S. je nevěrohodný, pravděpodobně vozidlo vůbec neřídil, žalobce učinil vše potřebné

k odbočovacímu manévru, přesto je mu vyčítáno, že neučinil vše, přitom platí zásada, že nikdo se nemůže dovolávat vlastní protiprávnosti. Zástupce žalobce též dodal, že žalobce je vzorný řidič a záleží mu na tom, aby v jeho věci proběhl spravedlivý proces. Žalobce se v průběhu celého řízení nedozvěděl, jaký tedy byl limit rychlosti, který je pro žalobce závadový, to měl dle názoru zástupce žalobce říct znalec. K tomu připomněl judikaturu citovanou v žalobě. Rovněž tak nelze návrh na zpracování nového posudku zamítnout pouze s odkazem na zásadu hospodárnosti, tj. lidově řečeno, že nejsou peníze.

26. Žalovaný k tomu uvedl, že citované rozsudky na věc žalobce nedopadají, neboť se netýkají stejné skutkové podstaty.

27. Žaloba **není důvodná**.

28. Soud při přezkoumávání napadeného rozhodnutí vycházel z této právní úpravy.

29. Podle § 21 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), **ve znění účinném do 31. 12. 2023**, dále jen „zákon o silničním provozu“,

(1) *Při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí obrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*

(2) [na věc žalobce nedopadá]

(3) [...] *Před odbočováním vlevo se musí zařadit co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu a šířku vozovky. Odbočují-li řidiči protijedoucích vozidel vlevo, vyhýbají se vlevo.*

(4) *Řidič, který při odbočování opouští průběžný pruh, musí co nejdříve vjet na odbočovací pruh, je-li vyznačen.*

(5) *Řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnáných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro nějž je tento jízdní pruh vyhrazen, a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty.*

[...]

30. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu 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.*

31. Podle § 125c odst. 5 písm. g) *se za přestupek uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).*

32. Soud před samotným posouzením věci upozorňuje, že předmětem řízení v této věci není jednání druhého řidiče, ale zákonnost postupu a rozhodnutí správních orgánů týkajících se přestupku přičítaného samotnému žalobci. Soud proto musel námitky týkající se jednání druhého řidiče a jeho věrohodnosti v zásadě odmítnout, neboť i kdyby byly pravdivé, žalobce nemůže svou žalobou usilovat o přísnější postižení jiné osoby za přestupkové jednání, kterého se měl dopustit žalobce. K tomu je nutno dodat, že ze žádného úkonu správního orgánu I. stupně nevyplynulo, že by svědectví MUDr. S. jediné platné či převažující nad vysvětlením skutkového děje samotným žalobcem, a toto svědectví nebylo

výlučně rozhodující při utváření skutkových a právních závěrů správních orgánů v této věci. To ostatně vyplynulo i z prvostupňového rozhodnutí, kdy správní orgán I. stupně vymezil předmět řízení s ohledem na námitky žalobce tak, že v řízení o přestupku není primárně zjišťován podíl účastníků na společné dopravní nehodě, ale právě to, zda se někdo, z nich dopustil protiprávního jednání. Soud nicméně k těmto tvrzením žalobce přihlédl v rámci dokreslení skutkového děje vnímaného žalobcem jako přímým účastníkem předmětné dopravní nehody. Soud naopak nemohl přisvědčit námitce žalobce, že MUDr. S. nebyl skutečný řidičem Dacie v době střetu. Jde totiž o ničím nepodloženou domněnku žalobce a soud ani ze spisu nezjistil indicie ani pohnutky, že by tomu mohlo být jinak. Skutečnost, že druhý řidič z místa nehody nejdříve ujel může mít několik vysvětlení, třeba z prvotního strachu, že by mohl přijít o řidičské doklady, nebo jak přdestřel žalovaný na jednání, z důvodu narušeného psychického stavu po nehodě. Tato námitka je tak nedůvodná.

33. Hlavní okruh žalobních námitek žalobce spočívá v jeho nesouhlasu se zjištěným skutkovým stavem a způsobem jeho zjišťování, zejména však se závěry znalce ve zpracovaném znaleckém posudku.
34. Soud k tomu ve shodě s žalovaným uvádí, že ze skutečností tak, jak vyplynuly a jsou doloženy ve správním spisu, nemá žádné pochybnosti o dostatečně zjištěném skutkovém stavu, z něhož vycházely i správní orgány, který se opírá o důkazy založené ve správním spisu. Žalobce se prokazatelně dopustil vytýkaného přestupku podle zákona o silničním provozu, za který byl potrestán uložením pokuty ve výši 1.500 Kč.
35. Ze znaleckého posudku zpracovaného znalcem zapsaným na seznamu znalců Ministerstva spravedlnosti ČR v příslušném oboru (mimo jiné doprava) vyplynul závěr (viz str. 18 znaleckého posudku), že „[p]říčinou vzniku nehodového děje byla v reakční době řidiče automobilu Volvo XC90 delší než obvyklá z důvodu jiných než technických.“ Na otázku, jaké byly možnosti jednotlivých účastníků v nehodové situaci, které by vedly k odvrácení střetu, znalec odpověděl, že z analýzy výhledových možností řidiče automobilu Volvo „je patrné, že [...] mohl vidět přijíždějící automobil Dacia v čase delším než 2,0 s před střetem, neboť není známa žádná překážka, která by mu v tom bránila. Automobil Dacia byl v době 2,0 s před střetem již částečně nebo plně celým profilem v protisměrné části vozovky. V čase cca 2,0 s před střetem mohla být rychlost vozidla Volvo cca. 12,0 Km/h a pro zastavení z této rychlosti potřeboval dráhu cca. 1,0 m.“ K možnostem zabránění střetu ze strany řidiče automobilu Dacia Logan znalec naproti tomu uvedl, že z jeho analýzy výhledových možností „je patrné, že [...] mohl vidět odbočující automobil Volvo vlevo. Okamžik, kdy by měla nastat reakce řidiče na najíždění automobilu Volvo do jeho jízdního pruhu, byla nejdříve cca. 1,0 s před střetem. Ke střetu by došlo v reakční době. Řidič automobilu Dacia nemohl včasnou reakcí středovému ději zabránit.“
36. Znalec při zpracování svého posudku vycházel jako ze základního zdroje dat ze spisu správního orgánu I. stupně, konkrétně z protokolu o nehodě v silničním provozu, který využil na získání rozměrových údajů místa nehody, popis zúčastněných vozidel a rozsah jejich poškození, konečné polohy vozidel a stopy zmařené v míst nehodového děje., dále z plánu z místa nehody, který v měřítku uvedl situaci při ohledání místa policíi, fotodokumentace, která umožnila detailní posouzení stavu vozidel po havárii, kontrolu druhu stop a konečné polohy vozidel, a z kamerových záznamů, které umožnily ověření pohybu automobilů při a bezprostředně po střetu, či z výpovědí účastníků a svědků. Dále bylo provedeno místní šetření a zajištěna technická dokumentace vozidel. Dále znalec vycházel též z odborné literatury, kterou v posudku citoval, a použil technické informace

týkající se zúčastněných vozidel a v případě možnosti doplnil jejich prohlídkami, měřeními a pořízením další dokumentace. Hodnoty fyzikálních veličin, použité ve výpočtech, byly vzaty z různých odborných publikací.

37. K věrohodnosti podkladových dat znalec uvedl, že je považuje za věrohodné, přičemž je zřejmé, že zprostředkované podklady nemohl ověřit, a dále, že výpovědi účastníků a svědků jsou obecně podklady subjektivní. Rovněž tak znalec nemohl ověřit výsledky výzkumů v použité odborné literatuře, nebo technických dat vozidel.
38. Z výpovědi žalobce v protokolu o podání vysvětlení ze dne 28. 3. 2023 vyplynulo, že jelikož je odbočka vlevo do areálu Letov, kde žalobce pracuje, vzdálena od nájezdu z ul. Rychnovská cca. 70 m, žalobce hned započal dávat znamení o změně směru jízdy vlevo a přiblížil se středu vozovky při odbočování. Protože v protisměru žádná vozidla nejela, plynule pokračoval v jízdě, pokračoval v odbočovacím manévru, tedy najel zešikma a dostal ránu na levé kolo, levý blatník. Řidič druhého vozidla pokračoval v jízdě dál a z místa dopravní nehody ujel. Pan S. se na místo nehody vrátil asi za 5 minut. Před zahájením odbočování se žalobce přesvědčil pohledem do levého vnějšího zpětného zrcátka o skutečnosti, že může odbočit vlevo do areálu Letov. Za svým vozidlem vizuálně registroval jedno vozidlo, Druhý řidič předjíždějící manévru uskutečnil v místě autobusové zastávky, v úseku, kde je rychlost jízdy stanovena nejvýše 30 km/h, a je zde upozorněn na skutečnost, že je zde přechod pro chodce.
39. Z výpovědi svědka MUDr. S. vyplynulo, že jel ve směru k Výstavišti PVA EXPO Praha rychlostí asi 35-40 km/h, před úrovní křižovatky s ul. Rychnovská dojížděl vozidlo před sebou, které ještě zpomalovalo. Před ním se pomalu pohybovalo ještě jedno vozidlo. Obě vozidla se pohybovala značně pomalu, rychlostí cca. 20-30 km/h v odstupe cca. 2-3 m, proto zvýšil rychlost na 50 km/h a před úrovní křižovatky ul. Beranových a Rychnovská zapnul znamení o změně směru jízdy vlevo po zjištění, že za ním nejedou další vozidla, v přímém úseku započal tato vozidla předjíždět. Když minul bezpečně první vozidlo a předjížděl stále v protisměru vozidlo Volvo XC90, řidič tohoto vozidla lehce přibrzdil a náhle vybočil prudce vlevo. V místě před sloupem veřejného osvětlení došlo ke střetu jejich vozidel, ještě před místem, kde je vjezd do areálu Letov. Svědek dodal, že vozidlo Volvo přední levou částí nabouralo jeho pravou boční část, následně posunem vozidla vpřed i pravé dveře a jině.
40. Znalec se ve svém posudku vyjádřil k technické přijatelnosti obsahu výpovědí zúčastněných řidičů tak, že ani jedna nich nebyla přijatelná. Výpověď žalobce nebyla z technického hlediska přijatelná v popisu před střetového děje, tj. v možnosti včasného spatření automobilu Dacia Logan, který vozidlo žalobce předjížděl. Výpověď MUDr. S. nebyla z technického hlediska přijatelná v popisu před střetového děje, tj. v uvedení předjíždění dvou vozidel, což vylučuje kamerový záznam a v popisu vyhýbání se vozidlu Volvo před střetem, neboť vybočení automobilu Dacia bylo způsobeno střetem s automobilem Volvo. Rovněž tak důvod opuštění nehodového děje a odjetí o cca. 50 m dále bylo z důvodů jiných než technických.
41. Pokud jde o poškození vozidel, znalec objektivně neměl možnost vozidla osobně ohledat bezprostředně po nehodě, Rozsah poškození vozidel proto převzal z fotodokumentace. Konečná poloha byla zaměřena pouze u vozidla Volvo, neboť řidič vozidla Dacia z místa nehody ujel bez zastavení. Rozsah deformací vozidel, definovaný příslušnou hodnotou EES (Energy Equivalent Speed) bylo možné stanovit metodou porovnání deformace vozidel uvedených v katalogu firmy DSD ReconData, Dr. Steffan Datentechnik. Výsledek vypočtených hodnot pro jednotlivá vozidla musel splňovat podmínky shody vypočteného a



porovnáním získaného rozsahu poškození a současně dosažení konečné polohy vozidla Volvo. Postřetový pobych vozidla Dacia musel být v souladu s pohybem popsáním řidičem. Provedením řady optimalizací výpočtů pak znalec získal střetové rychlosti obou vozidel v technicky přijatelné toleranci  $\pm 10 \%$  (přesnost výsledku byla ovlivněna odjezdem automobilu Dacia po nehodovém ději.

42. Znalec tak na základě svých výpočtů a měření, za použití odborných vědeckých metod a simulačního softwaru PC Crash, verze 14.0, který používá rozličné výpočtové modely (např. Kudlich-Slibarov model, 3 rozměrný model střetů, vícetělesové modely chodců a jednostopých vozidel, automatický výpočet výjezdu ze střetu až do konečné polohy, zpětný výpočet střetu kombinovaný s hybností/momentem hybnosti atd.) zjistil, že rychlost vozidla žalobce byla v místě středu  $19,0 \text{ km/h} \pm 10 \%$ , tj. (17,0 až 20,9 km/h) a vozidla Dacia  $54,0 \text{ km/h} \pm 10 \%$ , tj. (48,6 až 59,4 km/h).
43. Z řešení před střetového děje vypočteného a zakresleného použitím uvedeného softwaru vyplynulo, že automobil Dacia mohl být v čase 2,0 s před střetem cca. 30 m od místa střetu a mohl být v polovině šíře vozidla až celým profilem vozidla v protisměrné části vozovky. Automobil Volvo se pohyboval u pravého okraje vozovky ve směru jeho jízdy a mohl být ve vzdálenosti cca. 8,5 m od místa středu. V čase 1,0 s před střetem mohla být rychlost automobilu Dacia cca. 54,0 km/h a mohl být cca. 14,9 m od místa střetu, automobil Volvo mohl být v tomto čase ve vzdálenosti cca. 4,8 m od místa střetu a jeho rychlost mohla být cca. 15,4 km/h, přičemž najížděl levým předním rohem vozidla na střední dělicí čáru. Znalec dodal, že rychlost automobilu Dacia vyšší, než 50 km/h neměla na vznik nehodového děje žádný vliv, Při najíždění automobilu Volvo do jízdního pruhu by ke střetu došlo i z rychlosti 50 km/h.
44. Použitý znalecký posudek z pohledu soudu splňuje všechny obsahové a formální náležitosti, a to jak co do úplnosti, tak přesvědčivosti závěrů znalce a posudek poskytuje dostatečně odůvodněnou odpověď na položené odborné otázky. Otázky, které hodlal žalobce položit znalci v případě jeho výsledku v řízení před soudem, soud přitom nemohl akceptovat jako významné z hlediska zpochybnění prokázaného skutkového stavu, neboť jsou buďto návodné či kapciózní, anebo zcela hypotetické a pro věc nepodstatné (např. otázka na použité podklady, které přitom posudek podrobně vyjmenoval, dále požadavek na různá variantní řešení a výpočet doby předjížděcího manévru, pokud by druhý řidič jel rychlostí v rozpětí od 60 do 90 km/h, doplnění řešení, pokud by se v době nehody nacházelo mezi dotčenými vozidly ještě třetí vozidlo; či jakým způsobem bylo zaparkováno vozidlo Dacia s ohledem na jeho poškození v ulici Protivínská; poukázání na „rozpor“ v znaleckém posudku ohledně vypočtené brzdné dráhy vozidla Dacia, v níž však tento automobil nezastavil s dovětkem, zda ve skutečnosti tedy nebrzdil; zda by v případě, kdy by po přechodu pro chodce přecházela osoba, byl druhý řidič schopen bezpečně zastavit; či jaké poškození by taková osoba v případě střetu s automobilem Dacia utrpěla; apod.) Soud tak neshledal vady znaleckého posudku, které by ho diskvalifikovaly jako použitelný důkaz v řízení o přestupku, ani potřebu jeho doplnění, neboť neexistovaly pochybnosti o zjištěném skutkovém stavu věci.
45. Správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí podrobně hodnotil jak subjekt a subjektivní stránku přestupku, tak objekt a objektivní stránku přestupku a provedenými důkazy dospěl k odůvodněnému závěru, že žalobce se dopustil vytýkaného přestupku.

46. Žalovaný k tomu uvedl na straně 3 svého rozhodnutí, že o řidiči druhého vozidla není pochyb, neboť byl ztotožněn poté, co se na místo nehody vrátil. Dále žalovaný uvedl, že každý z účastníků předmětné nehody porušil ustanovení zákona o silničním provozu a tím naplnil skutkovou podstatu přestupku.
47. S těmito závěry se ztotožnil i soud a pro stručnost na něj rovněž odkazuje. Znalec vycházel ze všech dostupných materiálů, rychlost vozidel i jejich předpokládanou konečnou polohu (zejména u vozidla Dacia) vypočítal na základě vědeckých metod, které podrobně popsal a řádně odůvodnil. Z provedených měření a simulací dospěl k závěru, že druhý řidič neměl šanci za daných okolností střet již ovlivnit, což nemění nic na skutečnosti, že se mohl dopustit jiného protiprávního jednání. Podmínky provozu (povětrnostní, světelné, výhledové apod.) přitom byly v době nehody příznivé, bylo jasno, v silničním provozu se nevyskytovaly další účastníci, vozovka byla suchá. Soud tak neshledal porušení práva žalobce na spravedlivý proces či porušení povinnosti správních orgánů při zjišťování skutkového stavu. Výslech znalce není povinnou součástí dokazování, zejména v situaci, kdy měl žalobce po celou dobu řízení možnost se k tomuto posudku vyjádřit a jeho závěrům oponovat, čehož také, byť neúspěšně, využil. Žalobce přitom nenabídl správnímu orgánu, a ostatně ani soudu, jiný relevantní závěr, který by účinně zpochybňoval závěry znalce. Současně si žalobce protiřečí, pokud na jedné straně na ústním jednání tvrdil, že přesnější výpočet rychlostí obou vozidel lze dosáhnout jednoduchým výpočtem na základě učiva druhého stupně základní školy, aby následně toto své tvrzení popřel jiným tvrzením, že k takovému výpočtu by jiný znalec, kterého by musel oslovit, potřeboval značnou časovou dotaci, v důsledku čehož by nebyl schopen předložit oponentní posudek včas. Navíc, žalobce ani jiný výpočet, resp. jeho výsledek, který je podle jeho názoru lehce dopočitatelný prostřednictvím videozáznamu a přesnější, nenabídl.
48. K žalobcem odkazované judikatuře NSS k otázce přestupku podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, z níž částečně vycházel též prvostupňový orgán v jeho rozhodnutí, soud uvádí, že tato judikatura se věnovala zejména hraničním případům, v nichž určila, že reakční doba 2 vteřin je dostatečná na bezpečné provedení odbočovacího manévru se zvýšenou opatrností. Soud se se žalobcem shoduje potud, že pro vyřešení této věci je podstatná právě skutečná reakční doba obou řidičů. K tomu soud odkazuje zejména na závěry NSS v rozsudku ze dne 4. 5. 2020, čj. 10 As 262/2018-29, body [9] až [11], podle kterých tzv. princip omezené důvěry „znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplyvá-li z konkrétní situace opak. Neuplatňuje se ale v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011). Právě taková povinnost tížila stěžovatele při odbočování. Z objektivních okolností důležitých pro nehodový děj a vyvození odpovědnosti (poloha a rychlost vozidla při zahájení odbočování, zapnutí směrového ukazatele) se dokazováním (zde znaleckým posudkem) podařilo s jistotou určit pouze rychlost stěžovatelova vozidla. I pokud stěžovatel – v souladu se svou výpovědí – najel před započítím odbočování co nejbližší ke středu komunikace a přitom dával světelné znamení o úmyslu odbočit vlevo, byl povinen přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. I pokud stěžovatel splnil všechny tyto úkony nutné pro faktické započítí odbočování, nemohl se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo jej například nezačne předjíždět (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 7. 2012, čj. 2 As 67/2011-89). Zákon o silničním provozu v § 21 odst. 1 přímo stanoví povinnost dbát při odbočování zvýšené opatrnosti; řidič se proto před faktickým odbočením

*(i poté, co řádně provedl všechny „přípravné“ úkony) musí přesvědčit, zda není předjížděn (srov. rozsudek NSS ze dne 14. 7. 2016, čj. 2 As 66/2016-32). Doba tří sekund, která plyne ze znaleckého posudku a během níž se stěžovatel (který už jinak byl podle vlastního vyjádření k odbočení zcela připraven) ještě naposledy mohl a měl podívat do zpětného zrcátka, zůstala nevyužita. Stěžovatel ji mohl využít tím spíš, že v protisměru už nejelo žádné vozidlo: stěžovatel (stejně jako posléze předjíždějící Ing. D.) totiž čekal právě na to, až nákladní vozidlo z protisměru projede. V souladu s požadavkem zvýšené opatrnosti bylo, aby se stěžovatel v takto změněné dopravní situaci (po projetí nákladního vozidla) ujistil, že levý pruh zůstává i nadále volný. I když není třeba zpochybňovat, že stěžovatel splnil všechny povinnosti nezbytné před faktickým zahájením odbočování, současně nemohl mít stěžovatel jistotu, že o jeho úmyslu odbočit vědí i všechna další vozidla jedoucí za ním.“ (zvýraznění doplněno soudem)*

49. Správní orgány na základě zpracovaného znaleckého posudku dospěly k závěru, že žalobce měl reakční dobu delší než 2 s, a tudíž tyto závěry judikatury nesvědčí v prospěch žalobce, ba právě naopak, přičemž ze znaleckého posudku vyplynulo, že žalobce byl jediný, kdo teoreticky mohl nehodě účinně zabránit, postupoval-li by se zvýšenou opatrností. Naopak, druhý řidič nemohl nehodě zabránit, neboť ke střetu došlo v jeho reakční době, tj. době kratší než 2 s. K tomu soud dodává, že vytýkané ustanovení o porušení zákona o silničním provozu výslovně vyžaduje *zvýšenou* opatrnost, nikoliv opatrnost prostou. Soud ani správní orgány přitom žalobci nevytýkají, že by nebyl opatrný vůbec, při daném manévru však jeho běžná opatrnost nepostačovala k tomu, aby odbočování dokončil bezpečně, což nakonec v kumulaci s dalšími prokázanými skutečnostmi vedlo ke zbytečné dopravní nehodě.
50. V souvislosti s dalšími rozsudky NSS, na které žalobce odkázal, soud dodává, že žalobci rovněž nebylo vytýkáno, že při odbočování nezohlednil i možné úmyslné porušení pravidel jinými účastníky řízení silničního provozu, jak žalobce naznačoval v žalobě v souvislosti s odkazem na princip omezené důvěry, a nešlo ani o situaci, kdy by protiprávní jednání druhého řidiče mělo podstatnější vliv na vznik škodového následku, nedošlo ani k těžkému ublížení na zdraví z nedbalosti, či jakékoliv jiné újmy na zdraví. V daném případě bylo znalecky prokázáno, že v době svého odbočování již žalobce registroval za sebou jiné přijíždějící vozidlo, což ostatně potvrdil ve svém vysvětlení i v rámci svého výsledku dne 28. 3. 2024, a toto vozidlo muselo být v reakční době žalobce z poloviny svého profilu nebo zcela již v jeho výhledovém poli ve zpětném zrcátku. Znalec se rovněž vyjádřil k rychlosti obou vozidel, přičemž složitými a odbornými výpočty dospěl k závěru, že žádný z dotčených řidičů neporušil pravidlo o maximální povolené rychlosti 50 km/h po započtení odchylky měření. Přes setrvalé přesvědčení žalobce, že druhý řidič jel nepovolenou rychlostí toto tvrzení prokázáno nebylo, nebylo mu tak ani přičítáno k tíži úmyslné porušení maximální povolené rychlosti jiného řidiče, nebo že tuto skutečnost nepředvídal. Dále znalec dospěl k závěru, že střet by byl ze strany druhého řidiče v reakční době neodvratitelný, a na tuto skutečnost neměla vliv jeho rychlost. Jinak řečeno, ani v situaci, kdyby řidič vozidla Dacia nepochybně jel 50 km/h, tj. maximální *povolenou* rychlostí, nemohl zabránit střetu vozidel.
51. Žalobce dále namítl, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť není zřejmé, jakými úvahami se řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů a při utváření právního závěru, nevypořádal se s námitkami žalobce, ani neprovedl dokazování tak, aby byl zjištěn skutkový stav bez důvodných pochybností.

52. Tyto námitky nejsou důvodné. Předně soud připomíná závěry ustálené judikatury NSS k otázce nepřezkoumatelnosti, byť vztahující se k soudním rozhodnutím, které jsou však zcela aplikovatelné i na rozhodnutí správních orgánů.
53. Z konstantní judikatury NSS k výkladu pojmu nepřezkoumatelnosti vyplývá, že rozhodnutí soudu je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, jestliže například není zřejmé, jakými úvahami se soud řídil při naplňování zásady volného hodnocení důkazů či utváření závěru o skutkovém stavu; dále z jakého důvodu nepovažoval za důvodnou právní argumentaci v žalobě; proč považuje žalobní námitky za liché, mylné nebo vyvrácené, či proč subsumoval skutkový stav pod zvolené právní normy. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti rozhodnutí může být případ, kdy soud opomněl přezkoumat některou ze žalobních námitek včas uplatněných, či obsahuje-li odůvodnění rozsudku toliko převzaté pasáže z publikovaného judikátu v jiné, skutkově i právně odlišné věci, aniž dále rozvádí dopad převzatých závěrů na konkrétní souzený případ a na samotné rozhodnutí ve věci (srov. rozsudky ze dne 29. 7. 2004, čj. 4 As 5/2003-52, ze dne 18. 10. 2005, čj. 1 Afs 135/2004-73, č. 787/2006 Sb. NSS, ze dne 14. 7. 2005, čj. 2 Afs 24/2005-44, č. 689/2005 Sb. NSS, ze dne 17. 1. 2008, čj. 5 As 29/2007-64, a ze dne 25. 5. 2006, čj. 2 Afs 154/2005-245). Nepřezkoumatelné bude dále typicky takové rozhodnutí, ve kterém soud opřel rozhodovací důvody o skutečnosti v řízení nezjišťované, případně zjištěné v rozporu se zákonem anebo tam, kde není zřejmé, zda vůbec nějaké důkazy v řízení byly provedeny. Naopak nepřezkoumatelnost nelze spatřovat v dílčích nedostatcích odůvodnění soudního rozhodnutí (např. rozsudek ze dne 4. 12. 2003, čj. 2 Ads 58/2003-75, č. 133/2004 Sb. NSS).
54. Je též vhodné dodat, že dle NSS pouhý nesouhlas účastníka řízení s odůvodněním a závěry napadeného rozsudku nezpůsobuje jeho nepřezkoumatelnost (srov. rozsudky uvedeného soudu ze dne 12. 11. 2013, čj. 2 As 47/2013-30, či ze dne 29. 4. 2010, čj. 8 As 11/2010-163). „Nepřezkoumatelnost není ani projevem nenaplněné subjektivní představy stěžovatele o tom, jak podrobně by mu měl být rozsudek odůvodněn, ale objektivní překážkou, která kasačnímu soudu znemožňuje přezkoumat napadené rozhodnutí.“ (srov. rozsudky ze dne 28. 2. 2017, čj. 3 As 69/2016-24, a ze dne 27. 9. 2017, čj. 4 As 146/2017-35). Zároveň nelze považovat za nepřezkoumatelné takové rozhodnutí krajského soudu, z jehož odůvodnění lze (být i zohledněním celkového kontextu důvodů uvedených v odůvodnění) seznat, jaký názor krajský soud zaujal vůči důležitým skutkovým a právním otázkám podstatným pro rozhodnutí v projednávané věci. Nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů nemůže být založena tím, že odůvodnění krajského soudu je pouze stručné či argumentačně chudé, popř. že krajský soud nevyvracel každý dílčí argument uplatněný účastníky (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 5. 12. 2017, čj. 2 As 196/2016-123, bod 29). Z judikatury Evropského soudu pro lidská práva (ESLP) dále vyplývá povinnost soudů odpovědět především na klíčové a důležité argumenty procesních stran (viz např. rozsudek ESLP ze dne 22. 2. 2007 ve věci *Krasulya proti Rusku*, č. 12365/03, bod 50).
55. Soud konstatuje, že napadené rozhodnutí žalovaného takovými vadami netrpí. Jak bylo uvedeno výše, napadené i prvostupňové rozhodnutí splňují požadavky na svůj obsah a jsou dostatečně opřena o skutečnosti a důkazy založené ve správním spisu, tak jak soud již uvedl výše.
56. Soud nad rámec nezbytně nutného dodává, že rozumí frustraci či zklamání žalobce, které se odráželo jak v písemných podáních žalobce, tak u jednání soudu, kdy žalobce zjevně pociťoval poškození ze strany správních orgánů jako silně nespravedlivé. Soud přitom nijak nepochybuje, že žalobce je dle výpisu z jeho karty řidiče, která je rovněž součástí doloženého

správního spisu, vzorným řidičem, a to nejen z hlediska kontrastu s druhým řidičem vozidla Dacia, kdy má evidovány pouhé dva záznamy z let 2010 a 2012 s uloženou sankcí řádově ve výši nanejvýš několik málo stovek korun. Z dosud uvedeného popisu průběhu nehody a po nehodového děje přitom nevylučuje, že se žalobce skutečně střetl s bezohledným řidičem. Avšak ani tvrzení žalobce, že na místo nehody jezdí každodenně a předmětné místo dokonale zná, neboť v areálu Letov pracuje, nemůže být automaticky důkazem, že se nemohl dopustit vytykaného dopravního přestupku, neboť není vyloučeno, že rutinní postup při opakovaném projíždění důvěrně známými úseky může naopak ostražitost řidiče i oslabovat. Ze skutkového stavu prokázaného v doloženém správním spisu, zejména ze znaleckého posudku, přitom jednoznačně vyplynulo, že opatrnost žalobce při odbočování vlevo v tomto konkrétním případě nesplňovala požadované zvýšené úrovně.

## **VI. Závěr a náklady řízení**

57. Ze shora uvedených důvodů soud shledal žalobu nedůvodnou, a proto jí zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
58. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 a 2 s. ř. s. Žalobce ve věci neměl úspěch, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží. Žalovaný sice úspěch ve věci měl, ale žádné náklady řízení nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti mu nevznikly, proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno. Jestliže kasační stížnost ve věcech, v nichž před krajským soudem rozhodoval specializovaný samosoudce, svým významem podstatně nepřesahuje vlastní zájmy stěžovatele, odmítne ji Nejvyšší správní soud pro nepřijatelnost.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz) v záložce Rychlé odkazy – Úhrada soudních poplatků.

Mgr. Darina Michorová  
samosoudkyně