



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Tomáše Rychlého a soudců Mgr. Radovana Havelce a JUDr. Faisala Husseiniho v právní věci žalobce: **A. H.**, zastoupený Mgr. Radoslavem Vagaským, advokátem se sídlem Českomoravská 2532/19b, Praha 9, proti žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**, se sídlem Pivovarské náměstí 1245, Hradec Králové, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 29. 10. 2025, č. j. 31 A 55/2025 - 62,

t a k t o :

- I. Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 29. 10. 2025, č. j. 31 A 55/2025 - 62, **se zrušuje.**
- II. Rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 5. 2025, č. j. KUKHK-12029/DS/2024-11 (Pr), **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti v celkové výši 20 170 Kč ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku, a to k rukám jeho zástupce Mgr. Radoslava Vagaského, advokáta.

Odůvodnění:

[1] Žalovaný rozhodnutím ze dne 7. 5. 2025, č. j. KUKHK-12029/DS/2024-11, zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem ze dne 21. 2. 2024, č. j. MUDK-ODS/13552-2024/zie 28155-2023, a toto rozhodnutí potvrdil.

[2] Posledně uvedeným rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních

komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném pro projednávanou věc (dále jen „*zákon o silničním provozu*“). Přestupku se měl dopustit tím, že se dne 14. 10. 2023 v 10:45 hodin na silnici číslo III/29915 mezi obcemi Nový Kašov a Stanovice, na odbočce k domu č. p. X, okr. Trutnov, jako řidič osobního motorového vozidla Škoda Octavia, registrační značky X, nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Při odbočování vlevo na místo ležící mimo pozemní komunikaci nedbal zvýšené opatrnosti a poté, co dal znamení o změně směru jízdy vlevo, se bezprostředně před započítím tohoto úkonu nepřesvědčil, zda již není předjížděn jiným účastníkem silničního provozu, a ohrozil řidiče vozidla Peugeot Rifter, registrační značky Y, jedoucího za ním, který ho předjížděl i přes platný zákaz předjíždění. Vytvořil mu tím náhlou a neočekávanou překážku a způsobil tak dopravní nehodu, neboť v levém jízdním pruhu, 75 cm od středu vozovky, ve směru jízdy obou vozidel, došlo ke střetu pravé přední části vozidla Peugeot s levou přední částí vozidla žalobce. Po nárazu vozidlo Peugeot vyjelo vlevo mimo komunikaci do pole a vozidlo Škoda bylo odmrštěno vpravo, kde mimo komunikaci narazilo do sloupku dopravní značky B 20a, čímž došlo k jeho vyvrácení. Tím žalobce porušil § 4 písm. a) a § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a za spáchaný přestupek mu byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost uhradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.

[3] Žalovaný rozhodoval o věci opětovně poté, co jeho dřívější rozhodnutí ze dne 3. 4. 2024, č. j. KUKHK-12029/DS/2024-3 (Pr), bylo zrušeno rozsudkem Krajského soudu v Hradci Králové (dále jen „*krajský soud*“) ze dne 12. 9. 2024, č. j. 31 A 20/2024 - 44 (dále jen „*zrušující rozsudek KS*“). Krajský soud v tomto rozsudku uložil žalovanému, aby před vydáním rozhodnutí doplnil důkazy a náležitě zjistil skutkový stav, dále pak skutkový stav vyhodnotil a zavinění žalobce posoudil s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti a princip omezené důvěry v dopravě.

[4] Proti rozhodnutí žalovaného (jak je vymezeno v odstavci [1] výše) brojil žalobce u krajského soudu žalobou, který ji zamítl svým v pořadí druhým, nyní přezkoumávaným, rozsudkem ze dne 29. 10. 2025, č. j. 31 A 55/2025 – 62, jako nedůvodnou.

[5] Krajský soud nejprve zrekapituloval závěry z provedeného dokazování žalovaného na místě předmětné dopravní nehody, které žalovaný učinil na základě závěrů vyslovených ve zrušujícím rozsudku krajského soudu. Uvedl, že k okamžiku započetí signalizace odbočovacího manévru žalobce na úrovni svislé dopravní značky B 21a – zákaz předjíždění dal žalobce znamení o změně směru jízdy vlevo, začal brzdit a podíval se do levého zpětného zrcátka, v němž neviděl žádné vozidlo, které by kolonu vozidel, v níž se nacházel, předjíždělo. Krajský soud, shodně se žalovaným, dospěl k závěru, že z technického hlediska lze připustit, že v době, kdy vozidlo žalobce bylo na úrovni dopravní značky B 21a, řidič vozidla značky Peugeot Rifter žalobce ještě nepředjížděl, eventuálně tento jízdní úkon teprve započal.

[6] Krajský soud nepřisvědčil žalobní námitce, že žalovaný sice vymezil časový úsek cca 3-4 sekund jako tzv. reakční dobu žalobce, avšak nevypořádal se s konkrétními okolnostmi případu. Naopak považoval posouzení skutkového stavu za řádné a konstatoval zavinění na straně žalobce. Dle krajského soudu žalovaný důvodně

pokračování

vycházel z předpokladu, že vozidlo značky Peugeot Rifter předjíždělo kolonu vozidel v době, kdy začal žalobce odbočovat a žalobce tedy měl pro rozhodnutí k odbočení více času, s lepším výhledem dozadu, než kdyby jej začalo předjíždět vozidlo jedoucí těsně za ním, tedy oproti standardní situaci v silničním provozu. I když žalovaný ve svém rozhodnutí výslovně nehodnotil časový úsek 3–4 sekundy tak, jak mu uložil krajský soud ve zrušovacím rozsudku, nezpůsobuje to dle krajského soudu nepřezkoumatelnost rozhodnutí žalovaného, neboť žalovaný opřel svoji argumentaci o nově provedené důkazy. Závěrem krajský soud uvedl, že časový úsek na reakci žalobce mohl trvat i déle než 3–4 sekundy.

[7] Ohledně žalobní námitky týkající se zhoršených rozhledových podmínek v místě a čase dopravní nehody krajský soud odkázal na závěry žalovaného plynoucí z *Protokolu o nehodě v silničním provozu*. Uvedl, že místo dopravní nehody bylo přehledné a rozhledové poměry řidičů nebyly sníženy. Dodal, že pokud by však za dané situace byly opravdu rozhledové podmínky zhoršeny, tím spíše by bylo povinností žalobce věnovat odbočování zvýšenou pozornost.

[8] K žalobní námitce týkající se tzv. principu omezené důvěry krajský soud uvedl, že se ztotožňuje s žalobcem v tom, co je podstatou samotného principu, tedy že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak. Současně však zdůraznil, že taková důvěra je omezená a že žalobce musel přiměřeně počítat i s možností, že jiný účastník provozu své povinnosti poruší. V projednávaném případě proto žalobce nemohl pouze na základě zapnutí směrového světla a zpomalení vozidla bez dalšího předpokládat, že nebude předjížděn, a to ani za situace, kdy bylo předjíždění zakázáno. Protiprávní jednání řidiče vozidla Peugeot Rifter nemohlo zhojit nedostatek potřebné opatrnosti na straně žalobce ani jej zprostit odpovědnosti. Krajský soud uzavřel, že pravidla silničního provozu porušili oba účastníci dopravní nehody, což ostatně potvrzuje i postih řidiče vozidla Peugeot Rifter v jiném správním řízení.

[9] K námitce žalobce, že se žalovaný nevypořádal s konkrétními okolnostmi případu, krajský soud uvedl, že z provedeného dokazování vyplývá, že časový úsek v délce 3–4 sekund byl dostatečný k tomu, aby žalobce mohl učinit veškerá opatření potřebná ke splnění svých zákonných povinností, a to i při respektování principu omezené důvěry.

[10] Proti rozsudku krajského soudu podává žalobce (dále jen „stěžovatel“) kasační stížnost, jejíž důvody podřazuje pod § 103 odst. 1 písm. a) a d) soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).

[11] Nejprve namítá, že krajský soud v napadeném rozsudku pouze převzal a zopakoval závěry žalovaného, aniž by se vypořádal se všemi podstatnými a konkrétními námitkami žalobce, důkazy neposoudil ve vzájemné souvislosti a následně neprovedl jejich kritické hodnocení. Dle stěžovatele tak krajský soud zatížil napadený rozsudek vadou nepřezkoumatelnosti.

[12] Stěžovatel dále namítá, že závěr o zavinění stěžovatele nemůže obstát bez toho, aniž by žalovaný i krajský soud odůvodnili, proč měl být časový úsek 3–4 sekund, ke kterému žalovaný dospěl, dostatečný na to, aby založil zavinění na straně žalobce. Žalovaný se ve vztahu k reakční době nevypořádal s konkrétními okolnostmi případu, včetně skutečnosti, že předjíždějící vozidlo Peugeot Rifter porušilo zákaz předjíždění.

[13] Stěžovatel dále poukazuje na to, že se nehoda odehrála v nestandardní dopravní situaci, neboť jel ve satební koloně, která ovlivňovala plynulost provozu a zvyšovala nároky na sledování více faktorů současně. Poukazuje také na vybočování vozidla jedoucího v čele kolony, stínění způsobené stromy podél komunikace a skutečnost, že k nehodě došlo v mírné zatáčce. Tyto okolnosti nebyly při posuzování zachování dostatečné míry opatrnosti stěžovatele zohledněny, ačkoli jsou zásadní pro posouzení jeho zavinění.

[14] Stěžovatel rovněž namítá, že žalovaný, a následně též krajský soud, nesprávně posoudili právní otázku týkající se principu omezené důvěry. Tvrdí, že před odbočením vlevo řádně a včas signalizoval změnu směru jízdy, průběžně sledoval situaci vozidel před sebou i za sebou s vědomím toho, že na daném úseku komunikace je zákaz předjíždění. Žalovaný a krajský soud pak aplikaci tohoto principu vyložili v neprospěch žalobce, aniž by zohlednili předpoklady pro omezení tohoto principu. Stěžovatel je přesvědčen, že žalovaný a krajský soud nesprávně posoudili právní otázku týkající se tzv. principu omezené důvěry, neboť bez řádného odůvodnění dospěli k závěru, že byly splněny předpoklady pro vyloučení aplikace tohoto principu.

[15] Závěrem stěžovatel uvádí, že napadený rozsudek se s žalobními námitkami vypořádal nedostatečně. Napadený rozsudek v zásadě pouze přebírá závěry žalovaného a konkrétním okolnostem případu se věnuje velice stroze, aniž by námitkám stěžovatele přiznal relevanci.

[16] Žalovaný se ke kasační stížnosti nevyjádřil.

[17] Nejvyšší správní soud nejdříve hodnotil formální náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že byla podána včas (§ 106 odst. 2 s. ř. s.), osobou oprávněnou (§ 102, věta první s. ř. s.), proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná a za stěžovatele jedná osoba s příslušným vysokoškolským vzděláním (§ 105 odst. 2 s. ř. s.).

[18] Dříve, než mohl Nejvyšší správní soud posoudit námitky uplatněné v kasační stížnosti, musel posoudit otázku její přijatelnosti, neboť v napadeném rozsudku krajského soudu rozhodovala specializovaná samosoudkyně (§ 104a s. ř. s.). Přijatelnost je obecně dána v případech, k nimž se judikatura doposud nevyjádřila, v nichž existuje judikatura rozporná (nejednotná), nebo je potřeba učinit judikaturní odklon. Dále přijatelnost zakládá rovněž zásadní pochybení krajského soudu, které mohlo mít dopad do hmotněprávního postavení stěžovatele (bližší viz usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 4. 2006, č. j. 1 Azs 13/2006 - 39, č. 933/2006 Sb. NSS, a ze dne 16. 6. 2021, č. j. 9 As 83/2021 - 28, č. 4219/2021 Sb. NSS; všechna zde citovaná rozhodnutí tohoto soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz). Pro úplnost lze dodat, že uvedená judikaturně ustálená kritéria přijatelnosti kasační stížnosti, vycházející z citovaného usnesení č. j. 1 Azs 13/2006 - 39, jsou použitelná i po novele § 104a odst. 1

pokračování

s. ř. s., která s účinností od 1. 4. 2021 rozšířila okruh případů, při jejichž přezkumu zdejší soud posuzuje přijatelnost kasační stížnosti (viz výše rovněž odkazované usnesení č. j. 9 As 83/2021 - 28).

[19] V projednávané věci stěžovatel nespecifikoval, v čem spatřuje podstatný přesah svých vlastních zájmů. NSS shledal, že kasační stížnost vlastní zájem stěžovatele přesahuje, neboť krajský soud nesprávně vyložil existující judikaturu k principu omezené důvěry z důvodů rozvedených níže. Kasační stížnost je proto přijatelná.

[20] Napadený rozsudek tedy Nejvyšší správní soud posoudil v rozsahu podané kasační stížnosti (§ 109 odst. 3, věta před středníkem s. ř. s.) a z důvodů v ní uvedených (§ 109 odst. 4, věta před středníkem s. ř. s.). Ve věci přitom rozhodl bez nařízení jednání za podmínek vyplývajících z § 109 odst. 2, věty první s. ř. s.

[21] Kasační stížnost je důvodná.

[22] Nejvyšší správní soud nejprve přistoupil k posouzení námitky nepřezkoumatelnosti rozsudku krajského soudu. Případnou nepřezkoumatelností rozsudku je totiž povinen se podle § 109 odst. 4 s. ř. s. zabývat z úřední povinnosti, a to i bez námitky stěžovatele. Vlastní přezkum rozsudku je pak možný pouze za předpokladu, že splňuje kritéria přezkoumatelnosti, tedy že je srozumitelný a vychází z důvodů, z nichž je zřejmé, proč krajský soud rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku jeho rozhodnutí. Tato kritéria napadený rozsudek splňuje.

[23] Stěžejní právní otázkou v projednávané věci je tzv. princip omezené důvěry v dopravě. Dle nálezu Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV ÚS 3159/15 (dostupném na www.nalus.usoud.cz) podstata tohoto principu spočívá v tom, že „řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak.“

[24] Nejvyšší správní soud konstatuje, že žalovaný i krajský soud na nález Ústavního soudu odkázali, shodně vyložili jeho podstatu, avšak závěry Ústavního soudu, tedy princip omezené důvěry, nesprávně aplikovali na nynější věc a závěr o vině stěžovatele spíše jen „mechanicky“ odůvodnili bez zohlednění konkrétních skutkových okolností, za nichž se stěžovatel rozhodoval o provedení odbočovacího manévru. Nejvyšší správní soud dodává, že mezi účastníky řízení je též nesporné, že reakční doba stěžovatele činila 3–4 sekundy. Sporné však zůstává, zda v konkrétní situaci stěžovatel zaviněně porušil svoje povinnosti řidiče.

[25] Skutková podstata § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu je navázána na porušení nebo nesplnění jiné povinnosti stanovené v hlavě II téhož zákona. V případě stěžovatele spatřoval žalovaný porušení v § 21 odst. 1 a § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.

[26] Podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že *[při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*

[27] Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu platí, že *[p]ři účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.*

[28] Dle zmiňovaného nálezu Ústavního soudu „[j]de-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, k níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je nutné zohlednit jednak to, zda se řidič svým jednáním dopustil porušení konkrétních právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, jakož i to, zda měl možnost a schopnost předvídat, že k nehodě dojde.“ Ačkoliv nález hovoří o odpovědnosti trestní, lze jeho závěry vztáhnout i na oblast správního trestání, neboť dle ustálené judikatury platí, že principy „velkého trestního práva“ jsou použitelné i ve správním trestání (srov. např. rozsudek NSS ze dne 31. 05. 2007, č. j. 8 As 17/2007 - 135, č. 1338/2007 Sb. NSS nebo usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 1. 2008, č. j. 2 As 34/2006 - 73, č. 1546/2008 Sb. NSS). Právě otázkou tzv. potřebné míry opatrnosti se žalovaný, a posléze ani krajský soud, nezabývali.

[29] Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016 - 32, „nelze po odbočujícím řidiči spravedlivě požadovat, aby stačil zareagovat, pokud by měl před odbočením neúměrně krátký časový okamžik, ve kterém by sice měl teoretickou možnost předjíždějící vozidlo upozorovat, avšak v praxi by to mohl být zrovna ten časový úsek, v němž sleduje situaci v protisměru. Správní orgány i soudy jsou proto povinny pečlivě zkoumat a objasnit, po jak dlouhou dobu měl odbočující řidič možnost předjíždějící vozidlo spatřit, a na tomto podkladě rozhodnout, zdali se jednalo o dostatečně dlouhý čas, po který mohl řidič adekvátním způsobem zareagovat.“ Tento rozsudek dovozuje povinnost správního orgánu, případně správního soudu, zkoumat, zda bylo s ohledem na konkrétní dopravní situaci vůbec reálně možné, aby vlevo odbočující řidič předjíždějící vozidlo včas spatřil a následně reagoval. V judikované věci dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že žalovaný sice na základě provedeného ohledání místa dopravní nehody a dalšího provedeného dokazování dle správního spisu zjistil přibližnou reakční dobu řidiče, nezabýval se ale otázkou, zda stěžovatel vzhledem k okolnostem dopravní situace byl schopen dopravní nehodě zabránit.

[30] Nejprve se Nejvyšší správní soud zabýval námitkou, že žalovaný, a následně též krajský soud, nesprávně posoudili právní otázku týkající se principu omezené důvěry, neboť bez řádného odůvodnění dospěli k závěru, že byly splněny předpoklady pro vyloučení aplikace tohoto principu.

[31] Nejvyšší správní soud shrnuje závěry relevantní judikatury tak, že závěr o nedbalostním zavinění pachatele přestupku, tedy o naplnění jednoho ze znaků skutkové podstaty přestupku, je podmíněn posouzením všech relevantních okolností týkajících se subjektivní stránky přestupku. Nejprve je totiž nutné zjistit, zda obviněný zachoval tzv. potřebnou míru opatrnosti. Míra opatrnosti je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídání způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného příslušným zákonem. O zavinění z nedbalosti proto jde jen tehdy, jestliže povinnost a možnost

pokračování

předvídat porušení nebo ohrožení chráněného zájmu jsou dány současně; nedostatek, byť jedné, složky v daném případě znamená, že uvedený čin obviněného je činem nezaviněným. Objektivní hledisko je v projednávaném případě dopravní nehody vymezeno předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích, obecně pak požadavkem dodržovat opatrnost přiměřeně daným okolnostem a situaci. Subjektivní hledisko potom představuje možnost a schopnost konkrétního pachatele předvídat vznik následku, přičemž je nutno brát zřetel na jeho individuální charakteristiky a zvláštní okolnosti každého případu (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV ÚS 3159/15, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 As 13/2008 - 53).

[32] V projednávané věci se jednalo o dopravní situaci, která vykazuje několik zvláštních rysů: (1) jednalo se o úsek se zákazem předjíždění (což je pro nyní projednávanou věc nejvýznamnější); (2) stěžovatel se nacházel ve svatební koloně několika aut; (3) kolona se pohybovala rychlostí zhruba 30–40 km/h, a (4) reakční doba stěžovatele byla, dle odhadu žalovaného, v rozmezí cca 3–4 sekund. Uvedené skutkové okolnosti byly spolehlivě zjištěny a plynou z provedeního dokazování [viz např. fotografie z místa nehody na čísle listu 7 správního spisu prvostupňového správního orgánu, č. j. KRP-105171/PŘ-2023-051006, protokol z ústního jednání prokazující rychlost kolony ze dne 7. 2. 2024 na čísle listu 65–74 téhož správního spisu a rekapitulace výslechu svědků v rozhodnutí žalovaného ze dne 7. 5. 2025, č. j. KUKHK-12029/DS/2024-11 (Pr)].

[33] Stěžovatel opakovaně namítal zhoršené rozhledové podmínky a výše zmíněné faktory ovlivňující dopravní situaci, avšak ani žalovaný, ani poté krajský soud při projednávání žaloby tyto faktory nezohlednili. Žalovaný pochybil, pokud se odmítl zabývat odvolací námitkou stěžovatele ohledně rozhledových podmínek dopravní situace s odůvodněním, že stěžovatel tyto námitky neuplatnil v průběhu řízení prvostupňového správního orgánu. Žalovaný tím porušil ustanovení § 97 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, podle něhož *obviněný může v odvolání nebo v průběhu odvolacího řízení uvádět nové skutečnosti nebo důkazy*.

[34] Žalovaný nadto mylně, aniž by uvedené okolnosti hodnotil, *a priori* přičítal možné zhoršení rozhledových podmínek k tíži stěžovatele, dovodil-li, že „*o to víc by [stěžovatel – pozn. NSS] měl věnovat zvýšené opatrnosti při odbočování na místo ležící mimo vozovku, např. nespolehat se na pohled do zrcátka, ale podívat se přes levou ruku vedle sebe a za sebe*“. Tyto úvahy jsou v rozporu s výše uvedenou judikaturou Ústavního soudu a Nejvyššího správního soudu. Žalovaný totiž nezohlednil zejména okolnost, že se stěžovatel rozhodoval na komunikaci, kde platil zákaz předjíždění; toto rozhodnutí činil v krátkém časovém úseku a mohl tedy (být omezeně) spolehat na to, že jiný řidič bude zákaz dodržovat. Proto naopak nelze po stěžovateli vyžadovat zvýšenou míru opatrnosti a předvídavost toho, že jiný účastník provozu (zde řidič automobilu Peugeot Rifter) poruší zákaz předjíždění.

[35] Nejvyšší správní soud tedy považuje za stěžejní, že stěžovatel prováděl odbočovací manévry na úseku pozemní komunikace, na němž platil zákaz předjíždění. Stěžovatel přitom již před zapnutím směrového světla, jak sám uvedl a jak nebylo v řízení nijak zpochybněno, ověřil ve zpětných zrcátkách, zda není předjížděn jiným vozidlem, přičemž žádné vozidlo nezaregistroval. Následně sledoval provoz před sebou a přizpůsoboval rychlost jízdy zamýšlenému odbočení. Bezprostředně před zahájením samotného manévru se znovu přesvědčil o situaci za vozidlem, avšak opět žádného předjíždějícího účastníka silničního

provozu nezpozoroval. Je objektivně pochopitelné, že v průběhu tohoto manévru byla jeho pozornost ve zvýšené míře (nikoli však výlučně) zaměřena na dopravní situaci před vozidlem a v protisměru.

[36] Jak judikoval Ústavní soud a následně také Nejvyšší správní soud, odbočování vlevo představuje jeden z nejnáročnějších řidičských úkonů, neboť vyžaduje současné vnímání a vyhodnocování více dynamicky se měnících situací, mezi nimiž musí řidič svou pozornost neustále přenášet (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016 - 32; nálezný Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV ÚS 3159/15). Jinak řečeno, ačkoli je řidič při odbočování vlevo povinen sledovat jak situaci v protisměru, tak dění za svým vozidlem, je přirozené, že zvýšenou pozornost soustřeďuje především na protisměr, v němž se zpravidla nachází bezprostřední riziko.

[37] Při posuzování toho, zda řidič odbočující vlevo zaviněně přehlédl předjíždějící vozidlo za ním, je proto nutné přihlédnout k tomu, že sledování dopravní situace vyžaduje střídání pozornosti mezi jednotlivými směry a že pozornost řidiče je přitom logicky více zaměřena na dění před vozidlem a v protisměru, **zvláště pak v úseku se zákazem předjíždění**, přičemž nelze opomíjet reakční dobu řidiče, která se pohybuje v řádu několika sekund.

[38] V právním posouzení otázky, zda stěžovatel měl v daném časovém úseku praktickou možnost kontrolou zpětného zrcátka zjistit, že jej v levém pruhu předjíždí druhý účastník dopravní nehody, tedy žalovaný (a následně i krajský soud) pochybili, neboť nevzali v potaz všechny relevantní skutkové okolnosti daného případu, jak jim ukládá výše zmiňovaná judikatura; resp. krajský soud nesprávně posoudil žalobní námitku, směřující právě k nedostatkům rozhodnutí žalovaného při posouzení těchto okolností.

[39] Žalovaný (a následně krajský soud) se totiž při posouzení přestupku spočívajícího v nedbalostním porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu nemůže omezit jen na zvážení reakčního času osoby obviněné z přestupku v abstraktní rovině, ale musí zvážet všechny relevantní okolnosti skutkového děje; v nyní posuzovaném případě tedy vliv zákazu předjíždění a svatební kolony na průběh nehody a reakční čas stěžovatele před nehodou.

[40] Nejvyšší správní soud proto uzavírá, že žalovaný nesprávně posoudil právní otázku nedodržení tzv. principu omezené důvěry v dopravě, která je nezbytná pro uznání stěžovatele vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť představuje určité výkladové vodítko k zodpovězení otázky o naplnění objektivního a subjektivního kritéria nedbalostního zavinění. Krajský soud následně pochybil, pokud pro tuto vadu jeho rozhodnutí nezrušil. Krajský soud chybně vyšel z předpokladu, že reakční doba řidiče vymezená na „*zhruba 3–4 sekundy*“ byla **bez dalšího** dostatečná k zabránění střetu s předjíždějícím vozidlem.

[41] Nejvyšší správní soud tedy uzavírá, že v nyní projednávané věci dal stěžovatel včas najevo ostatním účastníkům silničního provozu svou vůli odbočit vlevo a opakovaně si ve zpětném zrcátku ověřil, že jej žádné auto nepředjíždí. Stěžovatel se navíc nacházel ve zvláštní dopravní situaci, jak je popsána v předchozích odstavcích, která odbočovací manévr zásadně ztěžovala. Stěžovatel byl součástí souvislé kolony několika vozidel pohybujících se rychlostí 30–40 km/h, což mělo vliv na jeho pozornost vzhledem k nutnosti

pokračování

sledovat měnící se dopravní situaci v koloně. Stěžovatel mohl dle principu omezené důvěry předpokládat, že ho nebude nikdo předjíždět nejen kvůli značce zákaz předjíždění, ale také vzhledem k ustanovení § 17 odst. 5 písm. b) zákona o silničním provozu, podle něhož *řidič nesmí předjíždět, jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet.*

[42] Oprávněně se proto spoléhal na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích jinými účastníky silničního provozu, neboť z okolností případu nebylo prokázáno, že předjíždějící vozidlo měl šanci včas spatřit a zamezit tak vzniku dopravní nehody. Zanedbání potřebné míry opatrnosti totiž nelze dovozovat automaticky na základě vzniku škodlivého následku.

[43] Vzhledem k výše uvedenému měl žalovaný řízení zastavit dle § 90 odst. 1 písm. a) správního řádu ve spojení s § 86 odst. 1 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, neboť stěžovatel zachoval náležitou míru opatrnosti, a nejednal tedy zaviněně. Krajský soud pak pochybil, pokud z uvedených důvodů rozhodnutí žalovaného nezrušil.

[44] Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že napadený rozsudek je nezákonný, a proto jej zrušil dle § 110 odst. 1, věty první s. ř. s. (výrok I. tohoto rozsudku). Věc však krajskému soudu nevrátil k dalšímu řízení, jelikož současně rozhodl o zrušení rozhodnutí žalovaného dle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. Pro zrušení rozhodnutí žalovaného totiž byly podmínky již před krajským soudem. Dle § 78 odst. 4 s. ř. s., ve spojení s § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. Nejvyšší správní soud věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení (výrok II. tohoto rozsudku). Dle § 78 odst. 5 s. ř. s., ve spojení s § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. je žalovaný v dalším řízení vázán právním názorem Nejvyššího správního soudu vysloveným v odůvodnění tohoto rozsudku.

[45] V případě, že Nejvyšší správní soud ruší rozsudek krajského soudu a současně ruší i rozhodnutí správního orgánu, je povinen rozhodnout kromě nákladů řízení o kasační stížnosti i o nákladech řízení, které předcházelo zrušenému rozhodnutí krajského soudu (§ 110 odst. 3, věta druhá s. ř. s.). Náklady řízení o žalobě a náklady řízení o kasační stížnosti tvoří v tomto případě jeden celek a Nejvyšší správní soud rozhodne o jejich náhradě jediným výrokem vycházejícím z § 60 s. ř. s. (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 11. 2008, č. j. 1 As 61/2008 - 98).

[46] Stěžovatel byl ve věci úspěšný, náleží mu tak dle § 60 odst. 1 s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. náhrada nákladů řízení vůči žalovanému, který úspěšný nebyl.

[47] Důvodně vynaložené náklady v řízení o žalobě a řízení o kasační stížnosti tvoří zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč, za kasační stížnost ve výši 5 000 Kč a dále odměna za zastupování advokátem. Ta byla v řízení před krajským soudem určena podle § 11 odst. 1 písm. a) a písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve spojení s § 7 bodem 5. a § 9 odst. 5 advokátního tarifu ve znění účinném do 14. 01. 2026, a to za dva úkony právní služby po 3 100 Kč (převzetí a příprava zastoupení a sepsání žaloby), tedy v celkové výši 6 200 Kč. Náhrada hotových výdajů (režijní paušál) činí podle § 13

odst. 4 advokátního tarifu částku 450 Kč za každý ze dvou úkonů právní služby, tedy celkem 900 Kč.

[48] Odměna za zastupování advokátem v řízení o kasační stížnosti byla určena podle § 11 odst. 1 písm. d), ve spojení s § 7 bodem 5. a § 9 odst. 5 advokátního tarifu ve znění účinném do 14. 1. 2026 a to za jeden úkon právní služby po 4 620 Kč (sepsání kasační stížnosti), spolu s náhradou hotových výdajů za tyto úkony v celkové výši 450 Kč. Odměna advokátovi za zastupování v řízení o žalobě a v řízení o kasační stížnosti tak činí částku 12 170 Kč.

[49] Zástupce stěžovatele není plátcem DPH (§ 14a advokátního tarifu) a celková částka odměny se proto o sazbu této daně nezvyšuje.

[50] Celkové důvodně vynaložené náklady stěžovatele činí 20 170 Kč (8 000 Kč + 7 100 Kč + 5 070 Kč). Proto Nejvyšší správní soud uložil procesně neúspěšnému žalovanému povinnost zaplatit tuto částku úspěšnému stěžovateli na náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti a o žalobě, a to k rukám jeho zástupce. Ke splnění této povinnosti stanovil Nejvyšší správní soud přiměřenou lhůtu třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku (výrok III. tohoto rozsudku).

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** přípustné opravné prostředky (§ 53 odst. 3 s. ř. s.).

V Brně dne 28. dubna 2026

JUDr. Tomáš Rychlý
předseda senátu