



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Petrem Sedlákem v právní věci

žalobkyně: **MUDr. Ing. J. H.**, nar. X
trvale bytem X
doručovací adresa: X
zastoupená JUDr. Karlem Schelle, LL.M, MBA, advokátem
sídlem Ambrožova 6, 635 Brno

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 6. 2025, č. j. JMK 86796/2025, sp. zn. S-JMK 58032/2025/OD/Ša,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobkyně se domáhá zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného (dále též „napadené rozhodnutí“), jímž bylo částečně změněno [vypuštěním slov „§ 4 písm. a) a“ z výroku] a ve zbytku potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Brna, odboru přestupků v dopravě ze dne 26. 3. 2025, č. j. OPD-13822/24-58, sp. zn. OPD-13822/24-MI/PŘ (dále též Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

„prvostupňové správní rozhodnutí“). Tím byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o silničním provozu“), kterého se dopustila porušením § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, dle něž řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

2. Žalobkyně totiž dne 24. 9. 2024 v 9:37 hodin řídila motorové vozidlo tov. zn. Peugeot, RZ: X v Brně v Královopolském tunelu ve směru od ulice Žabovřeské k centru Brna v pravém jízdním pruhu, a ač to nevyžadovala situace v provozu, začala zcela bezdůvodně s vozidlem prudce brzdit a zastavovat. V důsledku tohoto neočekávaného a bezdůvodného snížení rychlosti jízdy do jejího vozidla narazilo zezadu vozidlo tov. zn. Renault, RZ X, řízené řidičem L. D., za němž byl zapřažen návěs RZ: X.
3. Za toto jednání byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 4 000 Kč a povinnost úhrady nákladů řízení ve výši 2 500 Kč.

II. Napadené rozhodnutí

4. Žalovaný shrnul, že skutková zjištění ve věci jsou založena především na videozáznamu, který dopravní nehodu zachytil. Z něj je patrné, jak do tunelu pravým jízdním pruhem vjíždí vozidlo žalobkyně, které nebrzdí (nesvítí brzdová světla); žalobkyně tudíž nemohla již od vjezdu do tunelu průběžně přibrzďovat. Vozidlo začalo brzdit teprve později. Následně do záběru vjíždí nákladní vozidlo, které výhled na auto žalobkyně zakryje. Nicméně v čase 9:37:32.751 záznamu se objevuje levé zpětné zrcátko vozidla žalobkyně; je zřetelně patrné, že se nehýbe. Žalobkyně tedy musela brzdit náhle až do úplného zastavení. Levé zrcátko se začne znova pohybovat teprve až v důsledku střetu s nákladním vozidlem. Žalovaný zdůraznil, že důvod, proč žalobkyně náhle začala brzdit, má zásadní význam pro hodnocení věci; žalobkyně totiž takto mohla jednat jen za podmínky, že by to vyžadovala bezpečnost provozu. Z videozáznamu však vyplývá, že k prudkému brždění nebyl žádný důvod. Pokud žalobkyně při svém výslechu ve správním řízení zmiňovala, že zahlédla pohybující se stín, žádný takový není na záznamu patrný.
5. K námitkám žalobkyně týkajícím se jednání řidiče nákladního vozidla (tvrzená nedostatečná vzdálenost, nedobrzdnění, únava, vysoká rychlost) žalovaný uvedl, že tyto nejsou s ohledem přestupek, z něž byla žalobkyně uznána vinnou, vůbec relevantní. Zásadní je, že sama žalobkyně porušila pravidla silničního provozu tím, že nepřiměřeně zabrzdila. To mohla spáchat i bez toho, aby v důsledku jejího jednání vůbec došlo k dopravní nehodě; není proto podstatná příčinná souvislost mezi jejím bržděním a vznikem nehody, případně míra jejího podílu na zavinění nehody. Správní orgány nekonstatovaly, že by nehoda byla způsobena výlučně žalobkyní. Počinání řidiče druhého vozidla není okolností, která by snižovala či dokonce vylučovala závažnost jí spáchaného přestupku. Žalobkyní předkládaná otázka, jak došlo k nehodě, je tudíž bez významu, neboť jí není kladeno za vinu způsobení nehody, ale náhlé snížení rychlosti, aniž by to vyžadovala bezpečnost provozu. Argumentace soustředící se na vznik nehody a odpovědnost za ni tudíž „míří mimo terč“.
6. Odvolací správní orgán považoval za nadbytečné se zabývat žalobkyní poukazovanými rozpory ve výpovědi řidiče D., neboť z jeho svědectví prvostupňový správní orgán neučinil žádné skutkové závěry. Skutkový stav byl zjištěn na základě videozáznamu.

III. Podání účastníků

Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

III.1 Žaloba

7. Žalobkyně v žalobě namítá, že rozhodnutí o jejím údajném „zavinění dopravní nehody“ trpí procesními vadami i nedostatečným objasněním skutkového děje. Správní orgány nevyhověly všem jejím důkazním návrhům; požadovala do spisu doplnit záznamy ze všech kamer v tunelu, informace z rychlostních radarů v tunelu, záznam z tachografu kamionu, videozáznam z kamery kamionu, výpis z evidence přestupků obou účastníků nehody a vyhotovit znalecký posudek. Prvostupňový správní orgán však žádné relevantní dokazování neprovedl. Další důkazy označil za nadbytečné, a to kvůli zjištěním učiněným ze záznamu kamery z tunelu. Nezjistil rychlost ani trajektorii jízdy vozidel před vzájemným střetem; nezajímal se ani o to, zda řidič nákladního vozu nebyl před jízdou unaven, v důsledku čehož by měl sníženou pozornost. Neučinil též kroky vedoucí k vypracování znaleckého posudku, který by zjistil technické okolnosti vzniku nehody. Naopak nepřijatelné bylo, že prvostupňový správní orgán činil věcné (technické) vyhodnocení videozáznamu, což mu nepřísluší, jelikož posouzení vzniku a příčin dopravní nehody může provádět pouze znalec.
8. Prvostupňový správní orgán považoval výpověď řidiče D. za věrohodnou a korespondující s videozáznamem. S tím však žalobkyně nesouhlasí. Svědek dle ní nedokázal vysvětlit, proč neubrzdl nákladní vozidlo za situace, kdy její auto spatřil v tunelu na vzdálenost 70 metrů; nevěděl ani rychlost jízdy obou vozidel před střetem. Nadto si svědek v některých odpovědích odporoval oproti svým tvrzením před policií. Žalobkyně též namítá, že existuje rozpor mezi protokolem policie a odůvodněním prvostupňového správního rozhodnutí ohledně toho, zda její vozidlo bylo před nárazem v pohybu, nebo úplně zastavilo. Závěry správního orgánu se dle ní opírají o nejasné, rozporné a zmatečné informace svědka a také o prokazatelně nepravdivé informace.
9. Žalobkyně tvrdí, že v tunelu přibrzdžovala na rychlost jízdy odpovídající dovolenému limitu; pohyb svého vozu upravovala na bezpečnou rychlost vzhledem k povaze vozovky, míře osvětlení v tunelu a dalším podmínkám, které mohla předvídat. Řidič nákladního vozidla do ní narazil zezadu, ačkoli ji viděl na dostatečnou vzdálenost. Žalobkyně nechápe, proč bylo rozhodnuto o její vině za zavinění dopravní nehody.
10. Ve vztahu k napadenému rozhodnutí žalobkyně namítá, že taktéž žalovaný prováděl věcné (technické) posouzení vzniku a příčin dopravní nehody, a to dokonce nad rámec hodnocení důkazů ze strany prvostupňového správního orgánu.

III.2 Vyjádření žalovaného

11. Žalovaný uvádí, že žalobu považuje za nedůvodnou. Upozorňuje, že žalobkyně vůbec nereaguje na jeho závěry vyslovené v napadeném rozhodnutí a pouze recykluje námitky vznesené již ve správním řízení. Žalovaný se tudíž nemá k čemu vyjadřovat. Skutkový stav byl zjištěn dostatečně, žalobkyně nebyla v průběhu správního řízení nijak zkrácena na svých právech.

IV. Jednání

12. Ve věci se konala dvě jednání soudu (§ 49 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, dále též „s. ř. s.“).
13. Při prvním jednání dne 15. 9. 2025 účastníci řízení úvodem odkázali na svá stanoviska tak, jak byla soudu písemně doručena. Žalobkyně výslovně setrvala na tom, že v tunelu pouze plynule přibrzdžovala, nešlápla prudce na brzdu. Nadto popsala, že v tunelu je to z kopce, proto jela na 4. rychlostní stupeň a brzdila motorem na povolenou rychlost 60 km/h; to Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

nepostačovalo, proto z provozních důvodů (jako defenzivní řidič) přibrzdila také brzdou, ovšem plynule. Soud při tomto jednání přehrál *kamerový záznam z Královopolského tunelu ze dne 24. 9. 2024 zajištěný policií*, o němž se opírají závěry žalovaného. Žalobkyně se k tomuto důkazu vyjádřila tak, že jej nepovažuje za dostatečný pro zjištění skutkového stavu věci. Vznese návrh na zadání znaleckého posudku, který by po odborné stránce prověřil, co lze z předmětného videozáznamu skutečně seznat ohledně její jízdy. Krajský soud tomuto důkaznímu návrhu žalobkyně vyhověl a jednání odročil za účelem ustanovení znalce a vypracování znaleckého posudku.

14. Při druhém jednání dne 30. 3. 2026 soud přistoupil k výsledku ustanoveného znalce (§ 127 odst. 1 o. s. ř.). Ten shrnul metody svého zkoumání a závěry, které formuloval v písemně zpracovaném znaleckém posudku; odpověděl na otázky soudu, účastníků řízení i jejich zástupců (relevantní sdělení znalce jsou shrnuta níže v pasáži věnované zjištěním znalce). Žalobkyně v průběhu jednání předložila soudu své písemně formulované *námítky ke správnímu i odvolacímu řízení*. V rámci svého ústního vyjádření zdůraznila, že míra spoluzavinění dopravní nehody ze strany jednotlivých řidičů je dle ní rozhodující pro posouzení celé věci. Zopakovala, že přibrzdžovala pouze průběžně; nečinila tak přitom bezdůvodně, ale kvůli dodržení nejvyšší dovolené rychlosti. Ona sama nezastavila, k tomu došlo až po prvním nárazu kamionu do jejího vozidla. Cítí se poškozena způsobem vyšetřování dopravní nehody. Považuje za nezbytné stanovit rychlost kamionu před střetem. Žalobkyně navrhla vypracování revizního znaleckého posudku, který by provedl kompletní nové zhodnocení videozáznamu; případně požadovala, aby již ustanovený znalec doplnil svůj znalecký posudek o závěry týkající se rychlosti řidiče kamionu. Návrhům na doplnění dokazování soud nevyhověl (což bude odůvodnění níže). Závěrem jednání žalobkyně navrhla, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno; žalovaný setrval na svém požadavku zamítnutí podané žaloby.

V. Posouzení věci krajským soudem

15. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou (§ 65 s. ř. s.) a je přípustná.
16. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí jakož i řízení, které předcházelo jeho vydání, a to v rozsahu žalobních bodů, jež žalobkyně uplatnila v žalobě (§ 75 odst. 2 s. ř. s.); současně ověřil, zda rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.
17. Po posouzení věci soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

V.1 Nepřezkoumatelnost a kvalita žaloby

18. Krajský soud se nejprve zabýval vznesenou námitkou nepřezkoumatelnosti. Žalobkyně totiž v žalobě opakovaně konstatuje, že napadené rozhodnutí považuje za nepřezkoumatelné; neuvádí ovšem, z jakých konkrétních důvodů (vad rozhodnutí) by tomu tak mělo být. Obecně platí, že správní rozhodnutí může být nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost především tehdy, pokud z něj nelze seznat určitý a jednoznačný výrok, případně jde o výrok s obsahem rozporuplným či nevykonatelným. Takové vady krajský soud v napadeném rozhodnutí neshledal. Dalším důvodem nepřezkoumatelnosti může být nedostatek důvodů správního rozhodnutí, který nastává, pokud není možno z jeho odůvodnění spolehlivě seznat, jakými úvahami se správní orgán řídil, resp. proč považoval námitky účastníka řízení za liché. Nepřezkoumatelnost může nicméně spočívat i v tom, že argumentace účastníka je odmítnuta jako nesprávná, aniž by bylo v kontextu individuálních okolností zdůvodněno, v čem tato nesprávnost spočívá [k tomu blíže srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu

(dále též „NSS“) ze dne 9. 6. 2004, č. j. 5 A 157/2002-35, ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44, ze dne 27. 9. 2017, č. j. 1 As 252/2016-48, či ze dne 17. 8. 2023, č. j. 1 Afs 66/2023-79]. Napadené rozhodnutí dle soudu žádnou ze shora uvedených vad netrpí; lze z něj spolehlivě zjistit, na základě jakých skutečností správní orgán rozhodl, prezentovány jsou i úvahy a důvody, jež žalovaného k jeho závěrům vedly. Krajský soud neshledal žádné vady rozhodnutí žalovaného, které by bránily jeho věcnému přezkumu.

19. Dále soud upozorňuje, že žalobní body mají směřovat proti napadenému rozhodnutí (tj. rozhodnutí o odvolání) a jeho nosným důvodům, nikoliv proti rozhodnutí prvostupňového správního orgánu. Pokud žalovaný námitky uplatněné účastníkem řízení již v odvolání dostatečně vypořádá a žalobce je v žalobě pouze zopakuje, aniž by ovšem jakkoli konkrétně reagoval na argumentaci uvedenou v rozhodnutí o odvolání, podstatně tím snižuje své šance na úspěch. Soud za žalobkyni nemůže domýšlet další důvody nezákonnosti napadeného rozhodnutí; může se jí uváděným skutečnostem věnovat pouze v takové míře obecnosti, v jaké žalobkyně brojí proti napadenému rozhodnutí (podrobněji k tomu srov. rozsudek NSS ze dne 12. 11. 2014, č. j. 6 As 54/2013-128; dále např. rozsudek NSS ze dne 23. 4. 2020, č. j. 7 Afs 440/2018-63).
20. V nyní projednávané věci je pro naprostou většinu uplatněných žalobních námitek charakteristické, že brojí proti prvostupňovému správnímu rozhodnutí (v žalobě jsou formulovány výtky proti „prvoinstančnímu orgánu“ či „OPD MmB“). Žalobkyně ovšem nijak nezohledňuje argumentaci, kterou žalovaný vyslovil jako reakci na její námitky prezentované již v odvolání. Žalobkyně zejména vůbec nereflektuje opakované upozornění žalovaného, že nebyla uznána vinnou ze zavinění dopravní nehody, nýbrž z jiného přestupku (nedůvodného náhlého zastavení). Z žaloby je však zřejmé, v čem žalobkyně spatřuje nezákonnost napadeného rozhodnutí, pročez soud přistoupil k jeho přezkumu.

V.2 Právní rámec

21. Krajský soud (s ohledem na argumentaci žalobkyně uplatňovanou v průběhu celého správního i soudního řízení) zdůrazňuje, že je nezbytné od sebe odlišovat dva samostatné přestupky, ke kterým může dojít v rámci provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o porušení povinnosti řidiče stanovené v § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu a § 19 odst. 1 téhož zákona.
22. Dle § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu platí, že *řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.*
23. Dle § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že *řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním bezpečnou vzdálenost, aby mohl zastavit vozidlo v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.*
24. Dle § 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.*
25. Obecně lze předeslat, že v rámci provozu na pozemních komunikacích platí tzv. princip omezené důvěry, podle něhož nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu, publ. ve Sbírce rozhodnutí NS č. 8/2005; Rt 45/2005, 5 Tdo 1173/2004). Důvěra v respektování pravidel provozu ostatními účastníky by měla být „omezená“, předvídaní eventuálního

Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

překračování pravidel je nepochybně na místě. Po účastníkovi provozu však jistě nelze spravedlivě žádat připravenost na masivní porušení pravidel (srov. rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2006, č. j. 3 As 24/2005-73); řidič nemusí bez dalšího předpokládat veškerá možná porušení pravidel provozu jinými účastníky (srov. rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008-51). Ten, kdo sám výrazným způsobem porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích, se principu omezené důvěry dovolávat nemůže (srov. rozsudek NSS ze dne 27. 8. 2014, č. j. 1 As 97/2014-29).

26. Řidiči vozidla je zákonem o silničním provozu jednak zakázáno náhle (nepředvídatelně a prudce) zpomalit jízdu nebo dokonce zastavit, ledaže tak činí z důvodu bezpečnosti silničního provozu. Tento zákaz bezdůvodného a náhlého zpomalení či zastavení vpřed jedoucího vozidla přitom doplňuje další příkaz, tentokrát adresovaný řidiči vzadu jedoucího vozidla, a to zachovávat bezpečnou vzdálenost (obdobně srov. ZŮBEK, J., a kol. *Zákon o silničním provozu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2025, s. 190, marg. č. 8–9). Oba přestupky mají vlastní subjekt i objekt, společný je pouze stejný chráněný zájem spočívající v bezpečném a plynulém provozu na pozemních komunikacích. Pachatelem přestupku dle § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu může být z podstaty věci pouze řidič vpředu jedoucího vozidla; tedy řidič, který sám aktivně brzdí. Pachatelem přestupku dle § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu může být naopak jen řidič vzadu jedoucího vozidla; tedy řidič, který tzv. „nedobrzdí“ v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly.
27. Každý z těchto přestupků může být spáchán buďto samostatně, nebo mohou být dvěma různými řidiči spáchány oba přestupky současně. Při spáchání těchto přestupků přitom může, ale také nemusí dojít k dopravní nehodě. Pochybení jednoho z řidičů neovlivňuje pochybení druhého z nich. V případě vzájemné srážky může dojít k porušení povinnosti jak ze strany řidiče jedoucího vpředu, tak řidiče jedoucího vzadu, případně jen jednoho z nich. Samostatná odpovědnost každého z těchto řidičů za porušení své vlastní povinnosti přitom nijak neovlivňuje odpovědnost druhého řidiče. Uznání jednoho řidiče vinným ze spáchání „svého“ přestupku nepředznamenává, ale ani nevylučuje, odpovědnost druhého řidiče. Oba přestupky jsou v tomto ohledu samostatné a jsou projednávány v samostatných přestupkových řízeních. O tom, který z řidičů naplnil skutkovou podstatu příslušného přestupku (a tedy zda a vůči kterému z nich bude zahájeno přestupkové řízení), rozhoduje správní orgán. Tato úvaha není v kompetenci správního soudu, který v rámci revizního principu toliko přezkoumává postup a rozhodnutí správního orgánu, nemůže je však nahrazovat svou vlastní originární úvahou.
28. Podle judikatury je *„příkladem situace, kdy srážka vozidel nemusí bez dalšího znamenat porušení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, například nehoda způsobená náhlým a pravidly silničního provozu nedovoleným manévrem vpředu jedoucího vozidla, neměl-li vzadu jedoucí řidič důvod takovéto protiprávní jednání vůbec očekávat. (...) Nelze po nikom požadovat, aby předvídal úplně vše.“* V daném případě přitom řidička *„vjela do průběžného pravého jízdního pruhu a následně zabrzdila takovým způsobem, že nejen omezila, ale až „sebevražedně“ ohrozila nejen vozidlo Hyundai, ale v důsledku toho i ostatní účastníky silničního provozu nacházející se v jejím okolí včetně stěžovatele. (...) NSS se nemůže ztotožnit s názorem stěžovatele, že se v daném případě jednalo o obvyklou situaci“* (srov. rozsudek NSS ze dne 29. 6. 2022, č. j. 10 As 173/2021-27).
29. V nyní projednávané věci se celý děj zachycený na videozáznamu, jehož posuzování je jádrem sporu, skládá ze dvou samostatných úseků. Zaprvé se jedná o jízdu žalobkyně (způsob a důvodnost toho, jak brzdila). Zadruhé jde o srážku obou vozidel, tedy o děj spočívající Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

v tom, že do vozidla žalobkyně narazilo nákladní vozidlo (řidič D. nedokázal zabrzdit a střetnul se s vozidlem před ním). Soud zdůrazňuje, že se jedná o odlišná jednání, která byt spolu mohou kauzálně souviset, tak je třeba subsumovat pod odlišné skutkové podstaty přestupků. Jejich hodnocení je proto třeba vnímat odděleně. V této věci se řeší toliko a pouze spáchání přestupku žalobkyní. Právě jen vůči ní správní orgán zahájil přestupkové řízení; řidič D. v rámci něj vystupoval pouze jako svědek. Soud není v tomto soudním řízení oprávněn hodnotit věcnou správnost toho, že nebylo zahájeno přestupkové řízení i vůči řidiči kamionu, který do vozidla žalobkyně vrazil. Soud nemůže posuzovat ani to, zda řidič kamionu spáchal nějaký přestupek (byt právě o to zjevně žalobkyni jde). Správní orgán vydal rozhodnutí týkající se pouze protiprávního jednání žalobkyně, ta jej napadla žalobou, a proto toto rozhodnutí o její vině je předmětem nynějšího soudního přezkumu. Případné porušení pravidel silničního provozu ze strany řidiče kamionu nemůže být v této věci přezkoumáváno.

30. Samotná dopravní nehoda není jednáním, za které byla žalobkyně postižena. Ta byla uznána vinnou z přestupku, který spočívá v náhlém snížení rychlosti jízdy, aniž to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. K naplnění skutkové podstaty § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu došlo i jen tím, pokud žalobkyně nedůvodně prudce zabrzdila. Delikt dle shora uvedeného ustanovení je totiž ohrožovací, není nutně spojený se vznikem následku v podobě dopravní nehody; postačuje ohrožení zákonem chráněných zájmů, kterým je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Není vůbec podstatné, zda došlo k dopravní nehodě, ani to, kdo ji zavinil (nejsou proto relevantní veškeré žalobkyní vznášené otázky týkající se řidiče kamionu). Následky ve škodné rovině (poškození obou vozidel, spoluzavinění dopravní nehodou vzniklé škody, případně uplatněný nárok na náhradu škody ze strany pojišťovny vůči žalobkyni) nejsou předmětem tohoto řízení. Jedná se o samostatné právní otázky, které mohou být řešeny v občanském soudním řízení; správní orgány je však neposuzovaly, proč se jimi nyní nemůže zabývat ani správní soud v rámci soudního přezkumu správního rozhodnutí.
31. Obdobnou situací se již Krajský soud v Brně zabýval v rozsudku ze dne 30. 7. 2021, č. j. 34 A 16/2018-91, když posuzoval, zda správní orgány dostatečně prokázaly, že se tehdejší žalobce dopustil přestupku podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu (nedostatečná opatrnost při odbočování). Soud akcentoval, že *„tohoto přestupku se žalobce mohl dopustit, aniž by vůbec došlo k dopravní nehodě. Způsobení dopravní nehody není znakem jeho skutkové podstaty. Z toho také plyne, že porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu žalobcem automaticky neznamená, že to byl žalobce, kdo dopravní nehodu způsobil. Jde pouze o to, zda žalobce při odbočování vlevo zaviněně obrozil řidiče jedoucí za ním a dbal při tomto manévru zvýšené opatrnosti. Nic jiného.“*
32. Prvostupňovému správnímu orgánu lze ovšem vytknout formulaci skutku, kterou uvedl ve výroku svého rozhodnutí. Ten zní, že žalobkyně *„(...) ač to nevyžadovala situace v provozu, začala zcela bezdůvodně s vozidlem prudce brzdit a zastavovat. V důsledku tohoto neočekávaného a bezdůvodného snížení rychlosti jízdy do jejího vozidla narazilo zezadu vozidlo tov. zn. Renault, RZ X, řízené řidičem L. D.“*. Druhá část skutkové věty obsahující následek nedůvodného prudkého brždění žalobkyně je značně problematická. Správní orgán nepatřičně dovozoval, že dopravní nehoda (náraz) vznikla právě v důsledku brždění žalobkyně, resp. že chování žalobkyně bylo rozhodující kauzální příčinou vedoucí k následku spočívajícímu ve střetu obou vozidel. Sám správní orgán však dopravní nehodu neposuzoval. Nehodnotil, zda byla nehoda více zaviněna žalobkyní nebo řidičem kamionu; nezabýval se tím, zda řidič D. mohl

Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

a měl (i přes porušení pravidel silničního provozu ze strany žalobkyně) ubrzdit jím řízený kamion, jestli dodržel nejvyšší povolenou rychlost a přiměřenou bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. Za této situace neměl prvostupňový správní orgán nehodu jakožto následek brždění žalobkyně do skutkové věty vůbec uvádět. Právě to zřejmě žalobkyni pohoršuje (cítí se tím být dotčena) a vedlo ji to ke způsobu její procesní obhajoby; lidsky to lze samozřejmě pochopit, neboť žalobkyně má zřejmě pocit, že byla uznána vinnou právě za způsobení dopravní nehody. Jak již bylo ovšem shora zdůrazněno, tak tomu není.

33. Spáchaný přestupek dle § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu spočívá toliko v nedůvodném prudkém zabrzdění, následek v podobě dopravní nehody není pro naplnění skutkové podstaty nezbytný. I kdyby tedy soud přistoupil ke zrušení správních rozhodnutí v rozsahu části skutkové věty týkající se nárazu kamionu jako důsledku protiprávního jednání žalobkyně, nic by to na věci nezměnilo. Takový zásah ze strany soudu by byl čistě akademický, neboť „zbylý“ skutkový děj (první část skutkové věty, že žalobkyně „*ač to nevyžadovala situace v provozu, začala zcela bezdůvodně s vozidlem prudce brzdít a zastavovat*“) by zcela postačovala k tomu, aby bylo možné učinit závěr o spáchání příslušného přestupku.
34. Soud tuto úvodní pasáž uzavírá shrnutím důležitým především pro samotnou žalobkyni, že jí spáchaný přestupek nespočívá v zavinění dopravní nehody; prvostupňový správní orgán nebyl oprávněn vyslovit, že právě (jenom) v důsledku brždění žalobkyně došlo k tomu, že do ní narazil za ní jedoucí kamion. Současně je však třeba akcentovat, že podstatou nynějšího soudního řízení je pouze přezkoumání toho, zda byl zjištěn takový skutkový stav, který by prokazoval závěr, že žalobkyně v tunelu neodůvodněně prudce zabrzdila, čímž naplnila hypotézu § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Nic víc v této věci není relevantní. Správní soud nemůže učinit žádný závěr o případném „vlastním“ porušení pravidel silničního provozu ze strany řidiče nákladního vozidla.

V.3 Znalecké zkoumání

35. Žalobkyni bylo v přestupkovém řízení vytýkáno, že se svým vozidlem začala zcela bezdůvodně prudce brzdít a zastavovat. Žalovaný v napadeném rozhodnutí konstatoval, že na základě obsahu videozáznamu z tunelu bylo možné dovodit, že žalobkyně začala brzdít náhle až do úplného zastavení. Naopak žalobkyně v průběhu správního i následného soudního řízení tvrdila, že v tunelu pouze postupně přibrzdžovala na rychlost jízdy odpovídající dovolenému limitu 60 km/h, ovšem nešlápla prudce na brzdu. Za účelem prokázání právě tohoto tvrzení soudu žalobkyně navrhla, aby ustanovil znalce a uložil mu vypracovat znalecký posudek.
36. V průběhu projednávání věci (po prvním jednání) dospěl soud k závěru, že pro posouzení důvodnosti podané žaloby je zásadní zjistit, zda žalobkyně v tunelu brzdila toliko pozvolně (plynule) a tím udržovala rychlost okolo 60 km/h (jak ona tvrdí), nebo jestli začala brzdít prudce a v důsledku toho zastavovat své vozidlo (jak uvádějí správní orgány). Žalobkyně i žalovaný totiž interpretují předmětný videozáznam, kterýžto je ve věci rozhodujícím důkazním prostředkem, odlišným způsobem. Soud si proto od znalce vyžádal odborné posouzení toho, zda a případně jaký způsob brždění vozidla žalobkyně je seznatelný ze zajištěného videozáznamu.
37. Soud již při **zadání znaleckého posudku** (v usnesení ze dne 11. 12. 2025, č. j. 22 A 13/2025-105) vysvětlil, že nepřistoupil k položení otázky znalci na rychlost jízdy nákladního vozidla před nárazem do vozidla žalobkyně, jak navrhovala žalobkyně ve svém vyjádření ze dne 3. 10. 2025. Předmětem tohoto řízení totiž není samotná dopravní nehoda (a tedy ani Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

problematika jejího zavinění), nýbrž toliko způsob brždění žalobkyně. Správní soud považoval za nezbytné zjišťovat pouze takový skutkový stav, který je relevantní pro přezkum zákonnosti napadeného rozhodnutí. Jelikož se správní orgány problematikou rychlosti jízdy kamionu vůbec nezabývaly a předmětem tohoto řízení není samotná dopravní nehoda ani případné pochybení řidiče D., shledal soud nadbytečným se na toto znalce tázat.

38. V tomto ohledu lze připomenout, že ustanovuje-li soud znalce (§ 127 odst. 1 o. s. ř.), je to výhradně soud, kdo znalci zadává úkol. Účastníci mají právo se k zadání vyjádřit (srov. § 123 o. s. ř.) a navrhnout případně otázky, které mají být znalci položeny, soud však těmito návrhy není vázán. V rozsudku ze dne 27. 3. 2003, sp. zn. 22 Cdo 1962/2002, Nejvyšší soud uzavřel, že je věcí soudu, jak vymezí úkol znalce. Návrh účastníka řízení, aby soud ustanovovanému znalci zadal určité otázky, je důkazním návrhem sui generis, a i pro takový návrh tudíž platí (mutatis mutandis) pravidlo, podle něhož je na soudu, které důkazy provede a které nikoliv (§ 120 odst. 1 o. s. ř.), nesmí jít ovšem o výraz libovůle (k tomu blíže srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2021, sp. zn. 23 Cdo 3040/2021).
39. Soud postupem podle § 77 odst. 2 s. ř. s. v projednávané věci ustanovil znalcem Ing. Alberta Bradáče, Ph.D., znalce z oboru doprava, specializace doprava městská a doprava silniční (technické posudky o příčinách silničních nehod). Úkolem znalce bylo provést posouzení jízdy motorového vozidla tov. zn. Peugeot, RZ: X zachycené na kamerovém záznamu z Královopolského tunelu ze dne 24. 9. 2024 (časová stopáž 9:37:29-9:37:34 záznamu), a to ve spojení s fotodokumentací pořízenou po nehodě. Následně měl znalec odpovědět na to, zda:

- 1) *Lze na základě správního spisu, zejména videozáznamu (dle správního orgánu zachycujícího polohu levého zrcátka vozidla žalobkyně v čase 9:37:32.751 a násl.) a fotografií pořízených po dopravní nehodě, zjistit a popsat, jakým způsobem se vozidlo žalobkyně pohybovalo před střetem s nákladním vozidlem?*
- 2) *Pokud bude odpověď na otázku č. 1 kladná, lze konkrétně zjistit a popsat:*
 - *jakou rychlostí jelo vozidlo žalobkyně v tunelu předtím, než začalo brzdit;*
 - *na jakou rychlost jízdy vozidlo žalobkyně zpomalilo bezprostředně před nárazem nákladního vozidla, příp. zda úplně zastavilo;*
 - *jakou intenzitou (jak prudce) vozidlo žalobkyně brzdilo;*
 - *zda došlo k jedinému či vícenásobnému nárazu nákladního vozidla do vozidla žalobkyně?*
- 3) *Jestliže budou odpovědi na otázky č. 1 a č. 2 kladné, uveďte soudem požadované informace.*

40. Znalec soudu předložil **písemně vypracovaný znalecký posudek** č. 000594/2026 ze dne 16. 2. 2026. V něm shrnul zadání od soudu [kap. 1] a prezentoval všechny podklady, z nichž vycházel [kap. 2]. Popsal svůj postup při sběru a tvorbě dat; vycházel přitom nejen z obsahu spisového materiálu (zejména protokolu o dopravní nehodě, plánu místa nehody, pořízené fotodokumentace a videozáznamu či V-diagramu), nýbrž provedl také vlastní šetření (prohlídku místa nehody a zjištění technických dat vozidel) [kap. 3]. V samotné posudkové části pak znalec prezentoval jím použité metody (prověření kvality a technické přijatelnosti podkladů, provedení analýzy videozáznamu, matematické modelování a popis pohybu vozidla žalobkyně na základě vyhodnocení výsledků provedených analýz) [kap. 4.1, 4.2]. Znalec konstatoval, že po prohlídce místa dopravní nehody za účelem zaměření světla a odrazek nacházejících se na chodnících podél komunikace v tunelu se mu podařilo Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

zkalibrovat plochu a záběr kamery; díky tomu bylo možné funkcemi programu *Virtual CRASH* analyzovat pohyb vozidel v záběru. U vozidla žalobkyně byl znalcem jako bod pro sledování pohybu vybrán levý dolní roh levého zpětného zrcátka, který je na záznamu patrný bezprostředně před střetem. Následně znalec v písemném znaleckém posudku podrobně vysvětluje (a názorně ukazuje na snímcích z videozáznamu a grafech pohybu), jak analyzoval pohyb vozidla žalobkyně, a to ve vztahu k jiným statickým i pohybujícím se objektům [kap. 4.4]. V rámci interpretace výsledků analýzy znalec uvedl, že stanovil přibližný průběh rychlosti vozidla žalobkyně od vjezdu do záběru kamery až po okamžik střetu, resp. i krátce po něm. Zjistil, že vozidlo žalobkyně se při vjezdu do záběru pohybovalo rychlostí okolo 60 km/h a mírně zrychlovalo, následně jím bylo intenzivně brzděno do zastavení, ke kterému došlo bezprostředně (nejméně 0,4 s) před střetem s nákladní soupravou [kap. 5].

41. V závěru znaleckého posudku znalec konstatoval, že i přes poměrně nízkou kvalitu videozáznamu bylo možné s dostatečnou spolehlivostí stanovit, jakým způsobem se vozidlo žalobkyně pohybovalo před střetem s nákladním vozidlem; znalec přitom doplnil, že hodnoty rychlostí zjištěné v analýze se mohou od skutečných lišit toliko v řádu jednotek km/h. Vozidlo žalobkyně se na počátku brzdění pohybovalo rychlostí 60 km/h, popřípadě mírně vyšší. Znalec jednoznačně vyslovil, že nejpozději 0,4 sekundy před střetem vozidlo žalobkyně zcela zastavilo. Průměrné zpomalení od počátku brzdění do zastavení vozidla žalobkyně bylo $6,8 \text{ m/s}^2$, což lze označit za brzdění velmi intenzivní a na daném povrchu a při podélném sklonu vozovky blíží se fyzikálním (technickým) možностям vozidla. Dle znalce nelze vyloučit i další vzájemné sekundární kontakty obou vozidel, avšak s minimálním rozdílem rychlostí, a tedy bez vzniku dalšího poškození; charakter zjištěného poškození obou vozidel nevykazuje známky opakovaného kontaktu [kap. 6].
42. Žalobkyně se k výzvě soudu písemně **vyjádřila ke znaleckému posudku**. Zdůraznila, že její žaloba směřuje proti procesnímu postupu správních orgánů, který považuje za neobjektivní a nezákonný. Opomenuly totiž podstatné okolnosti dopravní nehody a zcela ignorovaly protiprávní jednání řidiče vozidla jedoucího za ní. Povinnost dodržet bezpečný odstup ležela jednoznačně na řidiči nákladního vozu. Její případné bezdůvodné přibrzdění nemá žádný vliv na odpovědnost druhého řidiče, který měl jet tak, aby dokázal zastavit. Znalecký posudek dle žalobkyně vychází z neověřených podkladů, jeho kvalitu snižuje zejména nízké rozlišení videozáznamu, chybné ohledání místa nehody policisty a použití časově nesprávného záznamu z tachografu kamionu. Nebyl vůbec zkoumán pracovní režim řidiče D. (zda dodržoval povinné přestávky), navíc v průběhu správního řízení podal rozporné a vzájemně nekompatibilní výpovědi. Videozáznam ukazuje, že nákladní vozidlo dojelo auto žalobkyně zjevně vyšší rychlostí, než je povolená. Jelikož kamion zakryl její vozidlo, nelze objektivně hodnotit jeho další brzdění. Z charakteru poškození obou vozidel lze usuzovat na více nárazů, pohyb auta po prvním nárazu jí nelze přičítat. Konečně žalobkyně namítla, že není zřejmé, z jakého důvodu se znalec zabýval zpomalením jejího vozidla na mokřém povrchu, když vozovka byla v danou dobu suchá. Žalobkyni nebyla zřejmá ani povaha animace, na niž znalec uvedl odkaz v závěru svého znaleckého posudku; považovala ji za pouhý předpoklad pro výpočty znalce.
43. **Při jednání soudu znalec** shrnul závěry svého znaleckého zkoumání. Konstatoval, že prováděl analýzu předmětného videozáznamu různými metodami. Dospěl k závěru, že vozidlo žalobkyně vjelo do tunelu rychlostí nad 60 km/h a prudce zastavilo 0,4 sekundy před střetem s nákladním vozidlem. Podkladem jím provedené analýzy byl samotný

Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

videozáznam; jeho zkoumání bylo doplněno o prohlídku místa nehody umožňující mu přesné zaměření videozáznamu. Pokud původně uvedl, že „vozidlo zpomalovalo, případně zastavilo“, byl to jen dílčí závěr. Poté ale z průběhu další analýzy jasně vyplynulo, že vozidlo žalobkyně prudce zastavovalo (došlo k velmi intenzivnímu brzdění) a následně zcela zastavilo dříve, než do něj narazil kamion. Toto znalec opakovaně explicitně potvrdil k dotazu soudu i zástupce žalobkyně.

44. K problematice mokré vozovky znalec uvedl, že na videozáznamu se mu silnice jevila jako vlhká. Pokud nebyla, vozidlo žalobkyně bylo schopné brzdit o něco málo více; vypočtená hodnota brzdění by ovšem zůstala velmi vysoká i na suché vozovce. I kdyby při svých výpočtech vycházel z toho, že vozovka byla suchá, tak by se doba (délka) brzdění žalobkyně nijak nezměnila, neboť tu stanovil podle videozáznamu, nepočítal ji. Znalec zpětně dopočítával pouze intenzitu brzdění. Na posouzení věci by se i při reflektování skutečnosti suché vozovky nic podstatného nezměnilo. Fakt, zda byla silnice mokrá nebo suchá, je pro pozorování pohybu vozidla nepodstatný. Jen hodnota brzdění by byla o něco menší, ale pořád by byla velmi vysoká.
45. Animace (na niž znalec uvedl odkaz v závěru svého písemného posudku) nebyla oficiálně označena jako příloha znaleckého posudku kvůli požadavkům vyhlášky č. 503/2020 Sb., o výkonu znalecké činnosti. Animace totiž neslouží k přezkoumatelnosti posudku, představuje pouze doplňující podklad pro názornou ukázkou. Navíc nebyla soudu předána na samostatném nosiči dat s elektronickým podpisem, což ovšem vyhláška vyžaduje. Předmětná animace je výstupem z počítačového programu, který počítal hodnoty brzdění a v němž byla celá analýza videozáznamu realizována. Znalec při jednání okomentoval průběh celé animace a vysvětlil, jaké detaily zachycené na animaci jsou rozhodující. Zdůraznil, že jeho znalecké závěry i zpracovaná analýza vycházejí přímo z videozáznamu, nikoliv z animace. Ta je jen vedlejším výstupem počítačové analýzy, nikoliv jejím zdrojovým podkladem.
46. Znalec připustil, že nehoda se stala na odlišném místě, než bylo popsáno policií v protokolu o nehodě. Z videozáznamu zjistil, přesně která část tunelu je na něm zachycena, právě tu zaměřil a své výpočty provedl dle skutečného místa nehodového děje. Stopy nehody nebyly policií zdokumentovány, protože ohledala jiné místo. Analýze to však nijak nebrání, neboť znalec posuzoval brzdění žalobkyně zaznamenané na videozáznamu.
47. Jde-li o nákladní vozidlo, znalec konstatoval, že ve chvíli, kdy toto vjelo do záběru, již bylo brzděno; nic jiného nelze z videozáznamu zjistit. Nelze určit výchozí vzdálenost mezi oběma vozidly, protože pro to videozáznam neskýtá podklad. Bylo by snad možné stanovit nárazovou rychlost nákladního vozidla do osobního auta, nikoliv ovšem výchozí rychlost kamionu při vjezdu do tunelu.
48. Krajský soud následně přistoupil k **hodnocení důkazu znaleckým posudkem**. Předně poukazuje na to, že písemně i ústně při jednání uplatněné připomínky žalobkyně míří převážně mimo problematiku řešenou přímo ve znaleckém posudku, fakticky se jedná spíše o opakování žalobních námitek brojících proti postupu prvostupňového správního orgánu. Z vyjádření žalobkyně je zřejmé, že neakceptuje již několikrát jí akcentovanou skutečnost, že chování řidiče nákladního vozidla (rychlost jeho jízdy, soustředěnost na řízení, splnění zákonem stanovených přestávek) není v posuzované věci podstatné, protože nebyla řešena otázka zavinění dopravní nehody.

49. Přímo znaleckému posudku žalobkyně vytýká nesprávnost vstupních údajů; znalec dle ní vycházel z nepřesných informací (neúplně přepsaných výpovědí ze správního řízení), tudíž pracoval s hypotetickými předpoklady. Soud konstatuje, že znalec při zpracování znaleckého posudku vycházel krom vlastních zjištění také z údajů obsažených ve správním spise, kterými byly mimo jiné výpověď samotné žalobkyně a dále výpověď svědka D. Dle soudu je přitom naprosto logické, že znalec nemohl ověřit správnost svědeckých výpovědí. Stěžejní ovšem je, že závěry znalce jsou založeny na jeho vlastní analýze videozáznamu, který je objektivním důkazním prostředkem. Sám znalec při jednání soudu jasně uvedl, že podkladem jím provedené analýzy byl právě předmětný videozáznam. (Ne)věrohodnost či (ne)konzistentnost výpovědí svědka D. nebyla vůbec předmětem znaleckého posudku; nejedná se navíc ani o odbornou technickou otázku, k jejímuž posuzování by byl znalec kompetentní. Sporování přepisu jakýchkoli výpovědí ze správního řízení v narativní části znaleckého posudku je pak zcela irrelevantní, neboť znalec z nich nečinil žádná zjištění.
50. Obdobně se žalobkyně dovolává toho, že policie provedla ohledání nesprávného místa dopravní nehody. Znalec ovšem jasně uvádí, že zjištěný rozpor mezi skutečným místem střetu vozidel a místem označeným policií v protokolu a v plánu dopravní nehody nemá s ohledem na položené odborné otázky žádný podstatný vliv na provedenou analýzu (str. 25-26 posudku). Při jednání soudu znalec akcentoval, že pochybení policie nijak nebránilo realizaci analýzy, neboť posuzoval brzdění žalobkyně zaznamenané na videozáznamu. Soud dodává, že jelikož nebyl znalcem zjišťován průběh ani příčina dopravní nehody, případné nedostatečné zdokumentování stop z obou vozidel nemůže mít vliv na závěry znalce o prudkém brzdění zjištěném z videozáznamu. Pokud jde o V-diagram (dle znalce nesprávně označovaný za výpis z tachografu), ten nebyl pro jakoukoli analýzu použitelný, znalec z něj proto nevycházel (str. 9 posudku).
51. Dále žalobkyně namítá, že analýza znalce vychází z videozáznamu nedostatečné kvality. Znalec však jednoznačně konstatoval, že i přes poměrně nízkou kvalitu videozáznamu bylo možné s dostatečnou spolehlivostí stanovit, jakým způsobem se vozidlo žalobkyně pohybovalo před střetem s nákladním vozidlem (str. 26 posudku, odpověď na otázku č. 1). Tento závěr znalce žalobkyně po věcné (odborné) stránce nijak nevyvrací, formuluje pouze svůj obecný nesouhlas.
52. Žalobkyně poukazuje též na to, že pohyb jejího vozidla není po zakrytí výhledu nákladním autem vidět, pročez se ze strany znalce jedná o pouhé spekulace. Právě to, zda lze na základě předmětného videozáznamu popsat vývoj rychlosti vozidla žalobkyně, ovšem bylo podstatou zadání znaleckého posudku. Znalec jasně prezentoval metody (matematické modelování, provedení analýzy videozáznamu funkcemi programu *Virtual CRASH* založené na sledování levého zpětného zrcátka), díky kterým byl schopen učinit závěr o způsobu brzdění osobního vozidla. Žalobkyně tedy rozporuje samotnou podstatu závěrů znaleckého posudku, že bylo možné stanovit rychlost pohybu jejího vozidla. Současně ovšem žalobkyně uvádí, že nezpochybňuje samotné výpočty (modelování) ze strany znalce. Krajský soud naznal, že žalobkyně nijak konkrétně (kvalifikovaně) nenapadá postup a výsledky znalce, jen tvrdí, že její vozidlo „prostě nebylo vidět“ a závěry znalce jsou proto pouhé domněnky. Takové obecné tvrzení ovšem rozhodně nepostačuje ke zpochybnění odborného závěru znalce. Žalobkyně navíc ve svých námitkách nijak nereaguje na podrobně analyzovaný pohyb jejího levého zpětného zrcátka. Vyjádření žalobkyně proto dle soudu kvalifikovaným způsobem nijak nerozporuje výsledky znalcem provedené analýzy, natož aby je vyvracelo.

53. Konečně znalec při jednání soudu náležitě vysvětlil také problematiku mokré vozovky a animace. Dobu (délku) brzdění auta žalobkyně znalec nepočítal, ta je objektivně zaznamenaná na videozáznamu. Znalec počítal pouze intenzitu brždění, která by dle něj byla velmi vysoká i případě suché vozovky. Výslovně konstatoval, že na posouzení věci by se i při reflektování skutečnosti suché vozovky nic podstatného nezměnilo; pro pozorování pohybu vozidla žalobkyně je to nepodstatné. Závěr znalce, že žalobkyně zastavila ještě před střetem s kamionem, tím tak dle soudu není nijak zpochybněn. K povaze animace znalec vysvětlil, že je výstupem (vedlejším produktem) analýzy videozáznamu provedené v počítačovém programu; nejedná se o zdrojový materiál, z něž by znalec vycházel. Argumentace žalobkyně, že předmětná animace není nezpochybnitelný podklad, je tedy nepřipadná, protože se vůbec o podklad znaleckého zkoumání nejednalo.
54. Krajský soud odůvodnění závěrů znalce vyslovených v písemném vyhotovení znaleckého posudku, ve spojení s jeho ústní prezentací, považuje za podrobné, naprosto přesvědčivé a vnitřně bezrozporné. Soud neshledal žádné důvody, proč by měl o věcné správnosti závěrů znalce pochybovat. Ani žalobkyně neuvedla žádné skutečnosti, na jejichž základě by byly metody či výstupy znaleckého zkoumání zpochybněny. To, že znalec nezohledňoval způsob jízdy řidiče nákladního vozidla (neboť mu soud takovou otázku nepoložil), nemůže samo o sobě nijak ovlivnit správnost závěrů týkajících se samostatné jízdy žalobkyně před střetem obou vozidel.
55. Soud proto **uzavírá**, že má na základě znaleckého posudku bez jakýchkoli důvodných pochybností za prokázané, že žalobkyně se svým vozidlem začala v tunelu prudce brzdit (dokonce s ním úplně zastavila) ještě před tím, než do ní zezadu narazil řidič nákladního vozidla.
56. Žalobkyně při druhém jednání soudu navrhla vypracování revizního znaleckého posudku, který by provedl kompletní nové zhodnocení videozáznamu; případně požadovala, aby již ustanovený znalec doplnil svůj znalecký posudek o závěry týkající se rychlosti řidiče kamionu. Těmto **návrhům na doplnění dokazování soud nevyhověl**. Opět je namístě zdůraznit, že jediná klíčová (mezi účastníky řízení sporná) skutková otázka je, zda žalobkyně v tunelu prudce brzdila. Tuto otázku na základě videozáznamu posuzoval již prvostupňový i odvolací správní orgán. Sám soud shlédl při prvním jednání předmětný videozáznam. Pro účely validace (případně vyvrácení) závěrů správních orgánů byl zpracován znalecký posudek. Znalec naprosto jednoznačně konstatoval, že vozidlo žalobkyně prudce zabrzdilo. Žalobkyně v rámci své obrany nepředložila žádá rozumná tvrzení, která by zpochybňovala závěry znalce. Ostatně uvedla, že samotné výpočty znalce nerozporuje. Jedná se tudíž z její strany o prostý nesouhlas s výsledky znaleckého posudku. To ovšem není pro zadání revizního znaleckého posudku dostatečné. Je třeba zdůraznit, že případný znalec (resp. spíše znalecký ústav) by při svém revizním zkoumání musel opětovně vycházet z téhož videozáznamu, jako nyní Ing. Bradáč, Ph.D., neboť jiný objektivní nosič, na němž by byl zachycen průběh nehodového děje, zkrátka neexistuje. Nadto soud zmiňuje, že žalobkyně si mohla sama nechat zpracovat svůj vlastní oponentní znalecký posudek, jehož provedení jako důkazu by soudu navrhla; to však neučinila. Znalecký posudek vyhotovený soudem ustanoveným znalcem je naprosto jednoznačný a pro zjištění relevantního skutkového stavu zcela dostatečný.
57. Pokud jde o požadavek žalobkyně na doplnění znaleckého zkoumání rychlosti jízdy kamionu, tato skutková okolnost není pro naplnění skutkové podstaty přestupku spočívajícího v porušení § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu (a tedy ani pro Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

posouzení důvodnosti podané žaloby) vůbec relevantní. Bylo by proto nadbytečné tuto skutečnost znalecky zjišťovat, když by jakýkoli výsledek takového zkoumání nemohl na posouzení věci ničeho změnit.

V.4 Posouzení konkrétních žalobních námitek

58. Prvostupňovému i odvolacímu správnímu orgánu žalobkyně vytýkala především nedostatečně zjištěný skutkový stav věci, neboť neprovedly znalecké zkoumání způsobu její jízdy v tunelu. Současně rozporovala také to, že správní orgány samy posuzovaly předmětný videozáznam z dopravní kamery a činily z něj (odborná) skutková zjištění, přestože k tomu nebyly způsobilé z hlediska své kvalifikace. Tato námitka se nyní stala bezpředmětnou, neboť krajský soud doplnil dokazování provedené správními orgány právě o znalecký posudek, jehož vyhotovení se žalobkyně domáhala již ve správním řízení (to ostatně připustil i zástupce žalobkyně v závěrečném návrhu). Soud následně tento posudek hodnotil jednotlivě i v souhrnu s důkazy provedenými v řízení před správním orgánem (§ 77 odst. 2 s. ř. s.).
59. Žalobkyně dále v žalobě namítá, že správní orgány nevyhověly jejím důkazním návrhům; konkrétně požadovala do spisu doplnit záznamy ze všech dopravních kamer v tunelu, informace z rychlostních radarů v tunelu, záznam z tachografu kamionu, videozáznam z palubní kamery kamionu a výpis z evidence přestupků obou účastníků nehody. Již prvostupňový správní orgán však žalobkyni sdělil, že u policie žádal o doplnění kamerových záznamů, ovšem dle přípisu policie žádné další záběry z jiné dopravní kamery, než které již jsou součástí spisového materiálu, nejsou k dispozici. Správní orgán dále konstatoval, že je mu z úřední činnosti známo, že v Královopolském tunelu není prováděno žádné měření rychlosti. Záznam z tachografu řidiče nákladního vozidla byl do správního spisu doplněn (jak žalobkyně žádala), ovšem nebylo z něj možné zjistit žádná pro posouzení věci relevantní data. Z výpovědi řidiče D. vyplynulo, že v nákladním vozidle žádnou palubní kameru umístěnou nemá; požadované záběry z nákladního vozidla tudíž neexistují. Výpis z registru řidičů žalobkyně je ve spise založen; k připojení výpisu z registru řidičů svědka D. neshledal správní orgán žádný důvod, neboť ten v řízení nevystupoval jako spoluobviněný, nýbrž pouze jako svědek (srov. str. 7 prvostupňového správního rozhodnutí). Žalovaný k odvolací námitce žalobkyně uvedl, že správní orgán prvního stupně vysvětlil, z jakého důvodu nepřistoupil k provedení jí požadovaného dalšího dokazování (většinou šlo o faktickou neexistenci žalobkyní navrhovaného důkazního prostředku); takový postup nelze považovat za nezákonný. Nadto žalovaný zdůraznil, že s ohledem na obsah videozáznamu, kterýžto je objektivním důkazem, nepanují o skutkovém stavu žádné důvodné pochybnosti (srov. str. 6 napadeného rozhodnutí). Na tuto argumentaci správních orgánů žalobkyně v podané žalobě nikterak nereaguje; nerozporuje, že jiná dopravní kamera ani rychlostní radar v tunelu nebyly umístěny či že se v kamionu nenacházela dopravní kamera. Za takové situace nelze správními orgány vytknout, že tyto žalobkyní navržené důkazy neprovedly.
60. Důvodné nejsou ani námitky žalobkyně brojící proti tomu, že správní orgány: nezjistily rychlost a trajektorii jízdy nákladního vozidla před střetem; nevyhodnotily, zda byl dodržen bezpečný rozestup mezi vozidly; nezajímaly se o to, zda řidič D. nebyl před jízdou unaven; nezkoumaly technické okolnosti vzniku nehody. Všechny tyto okolnosti (jakkoli to žalobkyně zjevně odmítá přijmout) totiž nejsou relevantní pro zodpovězení stěžejní otázky, zda žalobkyně svým jednáním naplnila skutkovou podstatu přestupku dle § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu. Správní orgány měly povinnost zjišťovat skutkový stav toliko v rozsahu pro věc rozhodujících skutečností. Rychlost a způsob jízdy řidiče D., jeho Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

možná únava, přestupková historie a případné porušení povinnosti ponechat za jiným vozidlem bezpečnou vzdálenost by měly význam při posuzování zavinění vzniku dopravní nehody, resp. odpovědnosti řidiče kamionu za porušení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu. Tyto okolnosti však nikterak nemohou ovlivnit rozhodující závěr nynějšího řízení, a to že žalobkyně prudce zabrzdila.

61. Ostatně již v napadeném rozhodnutí žalovaný konstatoval, že předmětem přestupkového řízení nebylo posuzování příčinné souvislosti mezi porušením obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích ze strany žalobkyně (nedůvodné prudké zabrzdění) a vznikem dopravní nehody, resp. mírou podílu na ní. Výhrady žalobkyně, že na dopravní nehodě má taktéž (případně dokonce ještě větší) podíl druhý účastník, nemohou být ve vztahu k posuzovanému přestupkovému jednání relevantní. Přezkoumávané rozhodnutí o přestupku žalobkyně neobsahuje autoritativní konstatování, že nehoda byla důsledkem výlučně porušení povinností na straně žalobkyně. Počinání řidiče D. (případné nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly) není okolností, která by mohla žalobkyni vyvinut z jejího vlastního porušení právních předpisů (srov. str. 6 napadeného rozhodnutí). S těmito závěry žalovaného se krajský soud (s výše prezentovanou výhradou k formulaci výroku prvostupňového správního rozhodnutí) ztotožňuje. Žalobkyně přitom proti nim v žalobě nijak nebrojí.
62. Konečně žalobkyně prvostupňovému správnímu orgánu též vytýká, že považoval výpověď řidiče D. za věrohodnou, přestože ten nedokázal vysvětlit, proč nákladní vozidlo neubrzdil; nadto si svědek v některých odpovědích měl odporovat oproti svým tvrzením před policií. Žalovaný v napadeném rozhodnutí konstatoval, že ani případné dílčí rozpory ve výpovědích tohoto svědka nejsou podstatné a nebude se jimi zabývat, neboť z výpovědi tohoto řidiče neučinil žádné skutkové závěry (srov. str. 6 napadeného rozhodnutí). S touto argumentací odvolacího správního orgánu žalobkyně opět nijak nepolemizuje. Krajský soud nadto dodává, že žalobkyní označované nejasnosti v tvrzeních svědka D. se týkají shora řešených aspektů, které ovšem nejsou pro posouzení věci podstatné. I kdyby bylo vysvětlení řidiče D., proč neubrzdil nákladní vozidlo a došlo ke srážce s osobním autem žalobkyně, nepřesvědčivé, nijak to neovlivňuje závěr spočívající v posouzení předcházejícího děje ohledně jízdy a brzdění žalobkyně.
63. Soud zdůrazňuje, že žalobkyně v rámci soudního řízení absolutně nijak nebrojila proti závěru správních orgánů, že její prudké brzdění bylo bezdůvodné a nevyžadovala jej situaci v provozu. Z předmětného videozáznamu nevyplývá, že by žalobkyně musela reagovat na jakoukoli nenadálou situaci (prudké brzdění jiného před ní jedoucího vozidla, dopravní nehodu, výskyt člověka či zvířete na vozovce). Žalobkyně omezila veškerou svou obranu na tvrzení, že prudce nebrzdila; tato její obhajoba však byla znaleckým posudkem vyvrácena. Jelikož v žalobě ani netvrdila, že k intenzivnímu brzdění až do zastavení měla jakýkoli smysluplný důvod, soud se touto otázkou blíže nezabýval, neboť je vázán rozsahem uplatněných žalobních bodů a z provedeného dokazování nevyplývá nic, co by tento závěr jakkoli zpochybňovalo.
64. Krajský soud proto skutkový stav věci považuje nyní (po jím provedeném doplnění dokazování) za zjištěný bez jakýchkoli důvodných pochybností. Opakuje, že vzadu ve vozidle žalobkyně nebyla umístěna palubní kamera, ta se stejně tak nenacházela ani na přední palubní desce kamionu. Jiný videozáznam z tunelu není k dispozici. Rychlostní radary se v Královopolském tunelu nenacházejí. Pro posouzení věci (sporného skutkového děje) tudíž byl fakticky pouze onen jeden videozáznam; právě ten znalec odborně analyzoval. Další Shodu s prvopisem potvrzuje: M. S.

důkazní prostředky nebylo možné zajistit, neboť zkrátka neexistují. Nelze proto dospět k závěru, že by v projednávané věci nebyl učiněn dostatek skutkových zjištění. Nic víc (dalšího) nebylo možné zjistit.

65. Předmětem tohoto řízení nebylo posouzení samotné dopravní nehody (tj. průběh nárazu kamionu jako takový, ani příčiny k němu vedoucí a odpovědnost za zavinění dopravní nehody); absence těchto skutkových zjištění proto nemůže být vadou napadeného rozhodnutí.
66. Lze proto uzavřít, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu se zákonem, a to i přes výhradu krajského soudu k formulaci skutkové věty ve výroku prvostupňového správního rozhodnutí.

VI. Závěr a náklady řízení

67. S ohledem na shora uvedené soud shledal všechny námitky žalobkyně neopodstatněné. Jelikož v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž musí soud přihlížet z úřední povinnosti, zamítl žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
68. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobkyně ve věci úspěch neměla, pročez nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly.
69. Soud nerozhodoval o právu státu na náhradu nákladů řízení, neboť žádné vlastní prostředky nevynaložil (srov. § 148 odst. 1 o. s. ř.). O znalečném je průběžně rozhodováno samostatnými usneseními. Znalečné je znalci vypláceno ze zálohy na provedení důkazu, kterou žalobkyně složila na účet soudu; odměna znalce tudíž není placena z finančních prostředků soudu. Žalobkyní složená záloha představuje její náklad řízení, na jehož náhradu nemá právo, protože nebyla ve věci úspěšná. Nevyčerpaný zbytek zálohy jí bude vrácen samostatným usnesením.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 30. března 2026

Petr Sedlák v. r.
samosoudce