

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Jany Brothánkové a soudců JUDr. Petra Průchy a Mgr. Marka Bedřicha v právní věci žalobkyně: **Z. N.**, zastoupena JUDr. Vlastimilem Vezdenkem, advokátem, se sídlem Hauerova 3, Opava, proti žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**, se sídlem třída Tomáše Bati 21, Zlín, týkající se žaloby proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18. 9. 2013, č. j. KUZL-37887/2013, sp. zn. KUSP-37887/2013/DOP/Ti, o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 5. 8. 2015, č. j. 58 A 61/2013 – 32,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

II. Žalobkyně **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

III. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává.**

Odůvodnění:

I.
Vymezení věci

[1] Rozhodnutím Městského úřadu Valašské Meziříčí (dále „orgán I. stupně“) ze dne 26. 4. 2013, č. j. R/D/146/04441/2013/Fo, byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“) ve spojení s § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, čehož se měla dopustit tím, že dne 11. 1. 2013 v čase okolo 12:00 hodin v katastru obce Kelč při řízení motorového vozidla tovární značky Renault, RZ: 7T1 0880, po silnici III/43913 od obce Komárovice,

proti příkazu dopravní značky „Dej přednost v jízdě!“ nedala přednost v jízdě motorovému vozidlu tovární značky Peugeot, RZ: 7T3 5497, přijíždějícímu po hlavní silnici III/43911 od obce Kelč směrem k obci Němetice, kdy došlo ke střetu pravé přední části vozidla Peugeot a přední části vozidla Renault. Za uvedený přestupek byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 4 500 Kč a paušální náhrada nákladů řízení ve výši 1 000 Kč. Žalovaný rozhodnutím ze dne 21. 5. 2014, č. j. MSK 54317/2014 (dále jen „napadené rozhodnutí“) zamítl odvolání žalobkyně a rozhodnutí orgánu I. stupně potvrdil.

[2] Toto rozhodnutí napadla žalobkyně žalobou u Krajského soudu v Ostravě (dále jen „krajský soud“). Namítala, že ve správním řízení nebyly zjištěny všechny rozhodné okolnosti a znalecký posudek Ing. Miroslava Wernera byl nesprávně vyhodnocen. Ve správním řízení rovněž nebyl proveden žalobkyní navrhovaný výslech znalců Ing. Miroslava Wernera a Ing. Rostislava Rochly, kteří se měli vyjádřit ke způsobu jízdy řidiče vozidla Peugeot a jeho možnosti zabránit střetu s vozidlem žalobkyně. Žalobkyně má za to, že řidič vozidla Peugeot vjetím do protisměru zkřížil jízdní dráhu jejího vozidla a vytvořil jí tak překážku, které se nedokázala vyhnout. Krajský soud rozsudkem ze dne 5. 8. 2015, č. j. 58 A 61/2013 – 32 (dále jen „napadený rozsudek“), žalobu jako nedůvodnou zamítl. Soud neshledal vadu správního řízení v neprovedení výslechu znalců, neboť polemika znalců byla zaměřena pouze na možnost řidiče vozidla Peugeot zabránit nehodě (zda bylo možno střetu zabránit, pokud by řidič vozidla Peugeot učinil rozhodnutí pokračovat ve svém jízdním pruhu, resp. najet více vpravo), když tato otázka je pro rozhodnutí o vině žalobkyně bezpředmětná. Soud přisvědčil žalovanému, že jestliže řidič osobního vozidla Peugeot byl nucen jakkoliv korigovat svou jízdu, ať již vhodně či nevhodně, z důvodu, že žalobkyně vjela z vedlejší silnice na hlavní, došlo z její strany k porušení povinnosti dle ust. § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu.

II.
Kasační stížnost a vyjádření žalovaného

[3] Žalobkyně / stěžovatelka / napadla rozsudek městského soudu kasační stížností. Zdůrazňuje, že na rozdíl od žalovaného a krajského soudu považuje zodpovězení otázky, zda měl řidič osobního vozidla Peugeot možnost zabránit střetu s jejím vozidlem, za zásadní. Stěžovatelka má za to, že řidiči vozidla Peugeot náhlou překážku nevytvořila. Z písemného vyjádření znalce Ing. Miroslava Wernera ze dne 16. 5. 2013 vyplývá, že právě řidič vozidla Peugeot vjetím do protisměru zkřížil jízdní dráhu vozidla stěžovatelky. Neměl přitom žádný racionální důvod ke stržení řízení svého vozidla do levé poloviny vozovky ve směru jeho jízdy (tedy ve svém protisměru). Pokud by pokračoval v jízdě přímým směrem a nestrhával řízení doleva, obě vozidla by se bez problémů minula a ke střetu vozidel by nedošlo. Pokud by se krajský soud a správní orgány těmito skutečnostmi zabývaly, nebylo by možné dojít k závěru, že stěžovatelka v daném případě nedala přednost v jízdě, a to i s ohledem na vymezení tohoto pojmu v judikatuře obecných soudů (např. R 44/2000 Sb. rozh. trest). Z těchto důvodu považuje napadený rozsudek za nezákonný a navrhuje, aby jej Nejvyšší správní soud zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

[4] Ve vyjádření ke kasační stížnosti žalovaný uvedl, že předmětem řízení o přestupku je zjištění toho, zda se přestupek stal a kdo jej spáchal. Dopravní nehoda je v tomto ohledu

pouze škodlivý následek vlastního protiprávního jednání. V řízení o přestupku není primárně zjišťován podíl účastníků na společné dopravní nehodě, ale právě to, zda se někdo z nich dopustil protiprávního jednání. Stěžovatelka byla tím, kdo nebezpečí v silničním provozu bezprostředně vyvolal svým vjezdem na hlavní pozemní komunikaci a je zcela nepodstatné, zda by řidič vozidla Peugeot mohl střetu zabránit, pokud by nepřejel do protisměru. Podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu je protiprávní jednání stěžovatelky dáno už jen tím, že řidič jedoucí po hlavní silnici musel náhle upravovat změnu směru a rychlosti jízdy. Řidič vozidla Peugeot jel adekvátní rychlostí, dostatečně se věnoval řízení a jeho reakce na náhle vjíždějící vozidlo byla instinktivní. Diskutovat o správnosti této reakce nepovažuje žalovaný za smysluplné

III.
Posouzení kasační stížnosti

[5] Nejvyšší správní soud nejprve posoudil zákonné náležitosti kasační stížnosti a konstatoval, že kasační stížnost byla podána včas, osobou oprávněnou, proti rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost ve smyslu § 102 s. ř. s. přípustná. Poté Nejvyšší správní soud přezkoumal důvodnost kasační stížnosti v souladu s ustanovením § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů. Neshledal přitom vady podle § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[6] Po přezkoumání kasační stížnosti dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost **není** důvodná.

[7] Stěžejní a v podstatě jediná kasační námitka spočívá v tom, že se správní orgány a krajský soud měly zabývat možností řidiče vozidla Peugeot vyhnout se střetu s vozidlem stěžovatelky za předpokladu, že by pokračoval v jízdě ve svém jízdním pruhu. Pokud by správní orgány řádně zjistily skutkový stav, musely by nutně dospět k závěru, že v takovém případě by se vozidla minula a ke střetu by nedošlo.

[8] Při zjišťování skutkového stavu vycházely správní orgány z protokolu o nehodě v silničním provozu, plánu místa nehody a pořízené fotodokumentace, z výslechů účastníků dopravní nehody (přičemž výpovědi stěžovatelky a řidiče vozidla Peugeot se významně rozchází), znaleckého posudku znalce Ing. Miroslava Wernera ze dne 15. 3. 2013, který nechala vypracovat stěžovatelka, a znaleckého posudku znalce Ing. Rostislava Rochly ze dne 11. 4. 2013, jehož vypracování zadal prvostupňový správní orgán. Na základě takto shromážděných podkladů bylo zjištěno, že stěžovatelka přijížděla na místo nehody (křižovatku) z vedlejší komunikace a odbočovala na hlavní komunikaci vlevo, přičemž současně na křižovatku vjíždělo zleva po hlavní silnici vozidlo Peugeot a došlo ke střetu obou vozidel. Jednání stěžovatelky bylo kvalifikováno jako přestupek podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu spočívající v porušení povinnosti dle § 22 odst. 1 téhož zákona dát přednost v jízdě vozidlu přijíždějícímu po hlavní pozemní komunikaci.

[9] Nejvyšší správní soud přezkoumal uvedená skutková zjištění a považuje je dostatečná a odpovídající podkladům shromážděným ve správním spise. Soudu je známo, že pokud dojde k rozporům a nesrovnalostem ve znaleckých posudcích, je nutné takové

rozpory odstranit prostřednictvím výslechu znalců, případně dalším znaleckým zkoumáním nebo revizním znaleckým posouzením (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 7. 2010, č. j. 7 Afs 50/2010 - 60, publ. pod č. 2138/2010 Sb. NSS a na www.nssoud.cz). V posuzovaném případě se však závěry obou znalců v podstatných okolnostech shodují a rozpory, na které poukazovala stěžovatelka v předcházejícím řízení, jsou toliko domnělé.

[10] Ze znaleckého posudku Ing. Miroslava Wernera vyplývá, že ke srážce došlo v rychlosti cca 25 – 30 km/h. Pokud by se vozidlo Peugeot pohybovalo rychlostí 40 – 50 km/h, se započtením reakčního času by intenzivním brzděním bylo možné snížit rychlost na 30 km/h a ujet přitom vzdálenost 22,3 – 50 metrů. Ze závěrů znalce vyplývá, že k zabránění střetu by musel řidič vozidla Peugeot intenzivně brzdit a současně pokračovat v jízdě ve svém jízdním pruhu. Na vzniku nehody měla nezanedbatelný vliv i meteorologická situace, kdy v důsledku souvislé sněhové pokrývky silnice i jejího okolí měli oba řidiči ztíženou možnost spatření světlého vozidla druhého účastníka dopravní nehody a reakce na kluzkém povrchu vozovky.

[11] Znalecký posudek Ing. Rostislava Rochly počítá dle poškození vozidel s rychlostí v době srážky cca 19 – 24 km/h v případě vozidla stěžovatelky, resp. 15 – 19 km/h v případě vozidla Peugeot. Toto vozidlo se při vjetí stěžovatelky do křižovatky pohybovalo rychlostí cca 52 km/h a nacházelo se asi 70 metrů od křižovatky. Řidič vozidla Peugeot mohl střetu zabránit tím, že by v době počátku reakce vytočil vozidlo vpravo, v počátku reakce však stěžovatelka teprve vjížděla do křižovatky a nebylo tudíž možné odhadnout, zda po přejetí okraje křižovatky zastaví nebo bude pokračovat dále v jízdě.

[12] Z obou znaleckých posudků pak vyplývá, že vozidlo stěžovatelky bylo v době střetu vytočeno mírně vpravo a nacházelo se na středu vozovky. Závěry obou znalců se liší pouze v tom, že dle Ing. Rostislava Rochly bylo vyhnutí se střetu možné, pokud by řidič vozidla Peugeot intenzivně brzdil a vytočil vozidlo doprava, zatímco dle Ing. Miroslava Wernera postačilo intenzivní brzdění a pokračování ve směru jízdy. Ve vyjádření ze dne 16. 5. 2013, které stěžovatelka přiložila k odvolání proti pvostupňovému rozhodnutí, však sám znalec Ing. Miroslav Werner uvádí, že vozidlo stěžovatelky v době střetu přesahovalo o 0,73 metru ideální střed vozovky ve směru do pravého jízdního pruhu vozidla Peugeot. K zabránění střetu tedy bylo i dle druhého znalce třeba, aby řidič vozidla Peugeot vytočil vozidlo doprava, a to tak, aby se nacházel alespoň 0,74 m od ideálního středu vozovky.

[13] Co se týče hodnocení zjištěného skutkového stavu, podle ust. § 2 písm. q) zákona o silničním provozu platí, že *dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy*. Účastník silničního provozu je povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici a je tedy oprávněn vjet do křižovatky jen tehdy, ujistil-li se, že se ve směru, v němž je možné očekávat přijíždějící vozidla, se žádné vozidlo neblíží, anebo že se sice blíží, ale je natolik vzdáleno, že za daných konkrétních podmínek nelze očekávat, že by muselo v důsledku vjetí řidiče do křižovatky náhle zpomalit či zrychlit nebo se mu úhybným manévrem vyhnout. Řidič není jistě povinen počítat se všemi nestandardními okolnostmi, jež mohou nastat, nicméně s těmi, které jsou vzhledem k povaze konkrétní situace nikoli nepravděpodobné a lze se jim přiměřeně

jednoduchým způsobem vyhnout, resp. na ně reagovat, má zásadně počítat. Řidič tedy zásadně může do křižovatky vjet jen tehdy, je-li vozidlo, které se ke křižovatce blíží po hlavní pozemní komunikaci, od ní natolik vzdáleno, že by mohlo bez náhlého brzdění zastavit (obdobně např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2011, č. j. 7 As 4/2011 – 79). Stěžovatelka sama dále bez bližších podrobností odkazuje na rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně ze dne 28. 8. 1997, sp. zn. 2 T 71/97 (R 44/2000 tr.), podle nějž *dát přednost v jízdě neznamená povinnost řidiče počínat si tak, aby žádným způsobem neomezil směr nebo rychlost jízdy řidiče, který má přednost v jízdě. Řidič poruší takovou povinnost jen tehdy, jestliže vytvoří dopravní situaci, kdy řidič, který má přednost v jízdě, musí, aby se vyhnul střetu s jeho vozidlem, učinit takový zásah do řízení, který lze charakterizovat jako náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy. Tím není např. mírné přibrzdění nebo plynulé přejetí do jiného jízdního pruhu za okolností, kdy k těmto manévrům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace*.

[14] Již z výše uvedeného vyplývá, že závěr správních orgánů o spáchání přestupku je v souladu s právní úpravou zákona o silničním provozu i související judikaturou, jelikož stěžovatelka svým vjetím do křižovatky vytvořila situaci, kdy řidič vozidla Peugeot, jedoucí po hlavní pozemní komunikaci, musel náhle změnit rychlost jízdy prudkým brzděním a současně musel náhle změnit i směr jízdy.

[15] Pokud jde o možnost zabránit škodlivému následku uvedeného protiprávního jednání stěžovatelky, lze si výchozí situaci po vjetí stěžovatelky do křižovatky představit jako koordinační hru s nenulovým součtem o dvou hráčích, kteří spolu v daný okamžik nemohou vzájemně komunikovat, a každý z nich volí svou strategii, jejichž kombinace determinuje to, zda dojde nebo nedojde k dopravní nehodě. Po vjetí do křižovatky mohla stěžovatelka zastavit (A) nebo pokračovat v jízdě (B). Řidič vozidla Peugeot mohl po zahájení brzdného manévru vytočit řízení doleva (A) pokud by očekával, že stěžovatelka zastaví, nebo vytočit řízení doprava (B) v případě, že by měl za to, že stěžovatelka bude pokračovat v jízdě. K nehodě by nedošlo, pokud by oba řidiči zvolili shodně strategii A, resp. B. Nutno ovšem opětovně zdůraznit, že to byla stěžovatelka, kdo svým vjetím do křižovatky uvedené rozhodovací dilema nastolil. Za této situace nelze vyčítat řidiči vozidla Peugeot, že zvolil strategii A (resp. že by v případě zvolení strategie B ke střetu nedošlo), jelikož nemohl žádným způsobem předvídat, jakou strategii zvolí stěžovatelka a zároveň se musel okamžitě rozhodnout. Tyto úvahy však mají pro posuzovaný případ význam spíše okrajový. Podstatné je, že stěžovatelka svým jednáním naplnila skutkovou podstatu přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu, jak je uvedeno výše.

IV.
Závěr a náklady řízení

[16] Ze všech výše uvedených důvodů vyplývá, že napadený rozsudek není nezákonný z důvodů namítaných v kasační stížnosti. Proto Nejvyšší správní soud kasační stížnost jako nedůvodnou zamítl podle § 110 odst. 1 s. ř. s.

[17] Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 větu první ve spojení s § 120 s. ř. s., podle kterého, 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. Stěžovatelka v řízení úspěch neměla, proto jí nevzniklo právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému žádné náklady s tímto řízením nevznikly.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 22. června 2016

Mgr. Jana Brothánková
předsedkyně senátu