

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Marie Žiškové a soudců JUDr. Filipa Dienstbiera a JUDr. Lenky Kaniové v právní věci žalobce: **M. V.**, zastoupeného JUDr. Jiřím Oblukem, advokátem se sídlem Nádražní 213/10, Ostrava, proti žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, se sídlem 28. října 117, Ostrava, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 11. 2010, č. j. MSK 187478/2010, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 12. 10. 2016, č. j. 58 A 5/2011 - 276,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

II. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Magistrát města Ostravy (dále též správní orgán prvního stupně), vydal dne 11. 8. 2010 rozhodnutí č. j. SMO/216684/10/DSČ/Krp, sp. zn. S-SMO/083777/10/DSČ/23, jímž uznal žalobcem vinným ze spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. h) a § 22 odst. 1 písm. l) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen „přestupkový zákon“). Měl se jej dopustit tím, že dne 21. 4. 2009 v 7 hodin si při řízení horského jízdního kola na ulici Dr. Martínka v Ostravě - Hrabůvce nepočínal dostatečně opatrně a při přejíždění z pravého do levého jízdního pruhu ohrozil a omezil řidiče V., který v tomtéž směru řídil motocykl, a to natolik, že došlo k jejich vzájemnému střetu. Srážkou došlo ke zranění motocyklisty a vzniku hmotné škody nepřevyšující částku 100.000 Kč. Tímto jednáním žalobce porušil § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním

provozu), a naplnil tak skutkovou podstatu ve smyslu výše citovaných ustanovení přestupkového zákona. Podle § 22 odst. 4 přestupkového zákona mu byla udělena pokuta ve výši 25.000 Kč.

[2] K odvolání žalobce žalovaný v záhlaví označeným rozhodnutím změnil rozhodnutí správního orgánu prvního stupně tak, že text výroku začínající slovy: „*ve věci náhrady škody .....*“ a končící slovy: „*s jeho nárokem na náhradu škody na soud*“ nahradil takto: „*ve věci náhrady škody, uplatněné poškozeným panem Bc. V. V., nar. X, bytem X, X 196/37, správní orgán nerozhodl a odkazuje poškozeného s jeho nárokem na náhradu škody na soud.*“ Ve zbytku napadené rozhodnutí potvrdil.

[3] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu u Krajského soudu v Ostravě. Tento soud však neshledal pochybení správního orgánu a rozsudkem ze dne 16. 7. 2014, č. j. 58 A 5/2011 - 88, žalobu zamítl.

[4] Proti tomuto rozsudku podal žalobce kasační stížnost. Namítané převzetí znaleckého posudku vypracovaného v trestním řízení pro přestupkové řízení považoval kasační soud za zákonné a v souladu s principem hospodárnosti. Podle kasačního soudu žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí objasnil svůj postup a úvahu, proč nepřistoupil k provedení důkazu revizním znaleckým posudkem – správnost a úplnost skutkových zjištění však měl (s ohledem na zásadu plné jurisdikce ovládající správní soudnictví) následně samostatně a nezávisle hodnotit k námitce žalobce právě krajský soud. Jednostranné zavinění dopravní nehody žalobcem je možné konstatovat pouze v případě spolehlivého zjištění, že mu řidič motocyklu významným porušením stanoveného rychlostního limitu fakticky neznemožnil splnění povinnosti podle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu. Nejvyšší správní soud proto rozsudek krajského soudu v celém rozsahu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení, aby soud postavil na jisto otázku využitelnosti podkladů pro zpracování znaleckých posudků o příčině a průběhu dopravní nehody; dále pak spolehlivě zjistil skutkový stav ohledně těchto okolností s tím, že bude případně nezbytné provést doplnění skutkových zjištění novým revizním posudkem.

II. Opakované řízení před krajským soudem

[5] Krajský soud se tedy věcí znovu zabýval. Podle krajského soudu byla rozdílnost závěrů znaleckých posudků způsobena prací obou znalců s různými vstupními údaji. Posouzení relevance těchto výchozích údajů (především brzdných a dřecích stop) vyžaduje odborné znalosti a tyto rozpornosti se nepodařilo soudu odstranit ani komparací s originálními materiály, proto soud ustanovil znalce (resp. znalecký ústav) k vypracování revizního znaleckého posudku.

[6] Žalobní bod týkající se revidovaného znaleckého posudku Ing. Škandery shledal soud částečně důvodným. Z revizního posudku totiž vyplynulo, že Ing. Škandera pochybil při výpočtu rychlosti jízdy motocyklu a rovněž v závěrech o příčině dopravní nehody. V závěru o reálné možnosti cyklisty zabránit dopravní nehodě se ovšem shoduje s revizním posudkem. Správní orgány sice v závislosti na nedokonalém posudku Ing. Škandery, nepřezkoumávaly vztah překročení nejvyšší dovolené rychlosti řidiče motocyklu a možnosti žalobce dát přednost (resp. neohrozit nebo neomezit řidiče motocyklu při

přejíždění z pravého do levého pruhu), krajský soud však s ohledem na shodné závěry revizního posudku nepovažoval na nezbytné a vhodné rozhodnutí žalovaného rušit. Správní orgány by se totiž musely řídit pouze závěrem soudu o „neextrémním“ překročení dovolené rychlosti, o vině žalobce by však musely rozhodnout shodně.

[7] Podle soudu se revizní posudek s předchozími konkurujícími posudky vypořádal zcela přesvědčivě. Dospěl k téměř shodným závěrům pro obě místa střetu a v rámci odchylky stanovil maximální možnou rychlost jízdy motocyklu před nehodou ještě výše než posudek Ing. Hromjáka, tj. na 68 km/h (při zohlednění alternativy, že by motocykl nezastavil samovolně, ale o obrubník, rychlostí zvýšenou o maximálně 5 km/h, resp. v rozmezí od 59,8 do 73 km/h – v kombinaci obou variant míst střetu).

[8] Žalobce ve svém vyjádření považoval argumenty revizního posudku pro vyloučení stopy č. 4 za poměrně vágní a nepřesvědčivé, se stopou č. 5 nemělo být v revizním posudku s ohledem na chybějící údaj o délce stopy vůbec pracováno. Revizní znalecký posudek i výpověď znalce před soudem osvětluje, proč stopa č. 4 nepatří předmětnému motocyklu, ale pravděpodobněji osobnímu automobilu. S délkou stopy č. 5 revizní posudek v žádném svém místě nepracoval, tato stopa byla využita pouze podpůrně.

[9] Soud zdůraznil, že k předmětné dopravní nehodě došlo tak, že cyklista přejížděl z pravého do levého jízdního pruhu za účelem odbočení, v okamžiku, kdy v levém jízdním pruhu jel motocykl. Za takový střet je zásadně odpovědný řidič, který přejíždí z jednoho jízdního pruhu do druhého, neboť tak může učinit pouze v případě, že tímto manévrem neohrozí a neomezí řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí. Soud s odkazem na judikaturu Nejvyššího soudu uzavřel, že i kdyby jel řidič motocyklu nepovolenou rychlostí, povinnost daná § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti. Pouze pokud by rychlost motocyklu prakticky znemožnila tuto přednost dát, lze dospět k závěru o neodpovědnosti cyklisty za spáchání dopravního přestupku, resp. trestného činu.

[10] Krajský soud se proto zaměřil na rychlost motocyklu v daném úseku pozemní komunikace a faktickou možnost žalobce neohrozit nebo neomezit řidiče motocyklu. Rychlost motocyklu se podle revizního posudku pohybovala v rozmezí od 59,8 do 73 km/h, přičemž v místě dopravní nehody byla rychlost jízdy omezena na 50 km/h a řidič motocyklu tedy překročil nejvyšší dovolenou rychlost o 19,6 % až 46 %. K posouzení otázky, zda bylo překročení rychlosti motocyklu extrémní (ve smyslu právního názoru vysloveného ve zrušujícím rozsudku kasačního soudu) proto krajský soud použil analogii s jízdou křižovatkou, k níž se vztahuje bohatá judikatura. Hodnocení extrémní rychlosti jízdy není závislé jen a pouze na míře překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, nýbrž je potřeba hodnotit též konkrétní dopravní situaci a povahu komunikace, na které k dopravní nehodě došlo.

[11] Podle soudu by však v daném případě ani daleko vyšší rychlost jízdy motocyklu nemusela být natolik extrémní, že by žalobci znemožnila „dát přednost“ řidiči jedoucímu v pruhu, do kterého je přejížděno. Dvouproudové pozemní komunikace bývají obecně velmi často s vyššími rychlostními limity (např. 90 km/h či více). V obecné rovině je tedy běžné, že se řidiči na obdobných komunikacích pohybují rychlostí cca 100 km/h a dokáží

přitom zaznamenat a reagovat na ostatní účastníky a též plynule a bezpečně přejíždět z pruhu do pruhu. Ani maximální potenciální rychlost stanovená revizním posudkem podle krajského soudu nemohla být natolik extrémní, aby v daném případě žalobci zamezila „dát přednost“ motocyklu.

[12] Závěr, zda by řidič motocyklu dopravní nehodě zabránil, pokud by jel nejvyšší povolenou rychlostí, je v daném případě irelevantní. V předmětném řízení totiž není řešen jeho dopravní přestupek, ani se neurčuje poměr na odpovědnosti na dopravní nehodě, nýbrž přestupek žalobce. Podstatné je naopak zjistit, zda žalobce porušil svou povinnost podle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu a zda mu řidič motocyklu svým chováním (překročením nejvyšší dovolené rychlosti v maximu o 46 %) zmíněné splnění povinnosti neznemožnil. Rovněž je třeba zjistit, zda v důsledku tohoto porušení povinnosti ze strany žalobce došlo k dopravní nehodě. Podstatné zjištění plyne z revizního posudku, který konstatuje, že řidič motocyklu by sice při dodržení nejvyšší dovolené rychlosti nehodě zabránil, avšak pouze tím, že by svůj motocykl ubrzdil před srážkou, jinými slovy, žalobce řidiče motocyklu v každém případě přinejmenším omezil v jízdě, ve smyslu § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu. Žalobce byl podle revizního posudku první, kdo nastolil nebezpečnou situaci tím, že řidiči motocyklu vytvořil překážku v jízdní dráze a rovněž původcem nehody.

[13] Argument, že žalobce nezahlédl motocykl přes jiné automobily, je v této souvislosti rovněž irelevantní, neboť svědčí maximálně o nutnosti žalobce přesvědčit se pečlivěji o přehlednosti dopravní situace. Žalobce musel být srozuměn se svou vyšší zranitelností oproti ostatním účastníkům silničního provozu, kteří se zpravidla pohybovali v automobilech a vyššími rychlostmi než žalobce, přičemž nemohl vyloučit ani to, že přitom překračují nejvyšší dovolenou rychlost jízdy. Ač je přejetí z jednoho jízdního pruhu do druhého jedním samostatným jízdním úkonem, je třeba si uvědomit zásadní rozdíl mezi tím, když z pruhu přejíždí automobil, a když tak činí cyklista. Bezpečnost provozu vyžaduje, aby cyklista, který se chce vzdálit od okraje vozovky, dal znamení o změně směru jízdy, a to především s ohledem na řidiče, kteří jedou v tomtéž jízdním pruhu za ním. Následně, pokud bezpečně „poodjede“ od okraje vozovky, může teprve započít úkon podle § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, tj. přejet z jednoho jízdního pruhu do druhého, přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Fakticky se tak bude jednat o dva jízdní „úkony“ a bylo zapotřebí, aby žalobce též dal dvakrát znamení o změně směru jízdy (tento závěr platí především v situaci, kdy žalobce uvádí, že za sebou viděl vozidla v obou jízdních pruzích).

[14] Krajský soud proto uzavřel, že žalovaný dostatečně odůvodnil, proč k reviznímu posudku nepřistoupil. V souladu se závazným právním názorem kasačního soudu však nařídil jeho zhotovení krajský soud, přičemž tento revizní posudek následně dospěl ke shodným závěrům jako žalovaný. Rozdíl mezi zjištěnou rychlostí motocyklu ve správním a soudním řízení nemá vliv na rozhodnutí o vině žalobce. Přestože se jedná o okolnost, která mohla mít potenciálně vliv na závěr správních orgánu o výši uložené sankce, s ohledem na uložení trestu v jeho nejnižší možné výši soud neshledal důvod ke zrušení rozhodnutí žalovaného.

[15] Výrokem IV. rozhodl o povinnosti žalobce zaplatit České republice na účet Krajského soudu v Ostravě náhradu nákladů řízení v plném rozsahu částkou 60.761 Kč, a to do 30 dnů od právní moci rozsudku.

III. Obsah kasační stížnosti

[16] Žalobce (dále též „stěžovatel“) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost podle § 103 odst. 1 písm. a), a b) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního („s. ř. s.“). Této kasační stížnosti byl usnesením kasačního soudu přiznán odkladný účinek.

[17] Stěžovatel v kasační stížnosti namítal, že revizní znalecký posudek jen potvrdil jím tvrzené vadné zaměření a zakreslení stop dopravní nehody. Ani revizní posudek nepostavil najisto, které brzdné a dřecí plochy souvisejí s dopravní nehodou. Brzdná stopa č. 3 je nepoužitelná, neboť dle znalce je viditelná pouze z jedné fotografie, avšak podle stěžovatele ne dosti podrobně. K brzdné stopě č. 4 se znalec vyjádřil velmi vágně s tím, že šíře stopy podle něj odpovídá pneumatice osobního automobilu, aniž by jakkoliv uvedl konkrétní šíři zanechané brzdné stopy a jak k této úvaze došel. Tato skutečnost nebyla spolehlivě zjištěna ani při výslechu znalce na jednání před krajským soudem. Brzdná stopa č. 5 podle znalce pouze pravděpodobně souvisí s nehodou.

[18] Podle revizního posudku je technickou příčinou nehody výrazně nepřiměřená rychlost motocyklisty. Pokud by jel maximální povolenou rychlostí, nehodě by zabránil. Bez toho, aby byly postaveny najisto vstupní údaje, jsou veškeré varianty průběhu dopravní nehody popsané v posudku pouze domněnkami. Stěžovatel v této souvislosti upozornil, že zpracovatel posudku (znalec) v průběhu soudního jednání hovořil o eventualitách, jež se v posudku nezmiňují. Krajský soud na nedostatky skutkových zjištění zcela rezignoval. Při jednání stěžovatel setrval na svých návrzích na doplnění dokazování výslechem znalců, kteří vypracovali revidované posudky. Soud tyto důkazy neprovedl, aniž by tento postup zdůvodnil. Soud rovněž neozřejmil, z jakého důvodu znalec relevantně neodpověděl na otázku č. 5 zadání posudku (tj. jakou nejvyšší rychlostí by motocyklista musel jet, aby stěžovateli zabránil se v dopravní situaci zorientovat).

[19] Podle stěžovatele nebylo předmětem řízení u krajského soudu posouzení otázky zavinění, nýbrž (v souladu se žalobou a v rozsahu jejích bodů) toliko posouzení, zda správní řízení trpělo významnými vadami, které podle stěžovatele spočívaly v porušení § 2 a 3 správního řádu. Krajský soud se otázkou zavinění stěžovatele v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí motocyklisty neměl vůbec zabývat. Stěžovatel připomněl, že těžiště dokazování leží na správních orgánech a krajský soud nemůže činnost správních orgánů nahrazovat.

[20] I kdyby se soud otázkou zavinění stěžovatele zabývat měl, posoudil je nesprávně. Krajský soud absurdně interpretoval § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu: stěžovatel nebyl povinen dávat několikrát znamení o změně směru jízdy. Když stěžovatel znamení dával, neviděl za sebou žádné vozidlo, jež by mohl omezit či ohrozit. V této souvislosti poukázal na judikaturu Nejvyššího soudu ze dne 23. 1. 2008, sp. zn. 5 Tdo 10/2008. Stěžovatel se rovněž dovolával závěrů revidovaného posudku Ing. J. Hromjáka, jež

předložil ve správním řízení (podle tohoto posudku by stěžovatel za předpokladu, že by řidič motocyklu jel předepsanou rychlostí, stihl bez problému odbočit).

[21] Závěry krajského soudu o „neextrémním“ překročení rychlosti ze strany řidiče motocyklu jsou chybné. Stěžovatel předně odkázal na dvojí metr krajského soudu při posuzování dopravní situace. Z pohledu nepřiměřené rychlosti motocyklisty soud pozemní komunikaci charakterizoval jako přehlednou s tím, že se osobní automobily běžně pohybují i vyšší rychlostí. Z pohledu soudem tvrzené povinnosti stěžovatele dvakrát se před odbočením ohlédnout soud naopak zdůraznil nepřehlednost dopravní situace. Soud svým posouzením zvýhodnil motocyklistu, když v rámci posouzení zmíněné „extrémnosti“ nezohlednil např. hustotu provozu v době ranní špičky. Rovněž posouzení přehlednosti komunikace v této souvislosti není příliš přesné. V místě, kde se nehoda stala, se nachází přechod, tramvajová zastávka a řada chodců. Soud nezohlednil ani skutečnost, že řidič motocyklu nejel v jízdním pruhu, který pokračuje toliko jako rovný, nýbrž v pruhu, který byl v době dopravní nehody jak rovný, tak i odbočovací. V této souvislosti je překročení rychlosti v nyní projednávané věci bezesporu extrémní.

[22] Závěrem namítal, že výpočet nákladů ve výroku IV. učinil krajský soud nesprávně.

[23] Žalovaný se ke kasační stížnosti nevyjádřil.

IV. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[24] Kasační stížnost je přípustná. Důvodnost kasační stížnosti soud posoudil v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž je povinen přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[25] Kasační stížnost není důvodná.

[26] Stěžovatel se v kasační stížnosti na několika místech opětovně dovolává přezkumu původních revidovaných posudků, k čemuž navrhoval při jednání před krajským soudem výslech svědků. Podle § 127 odst. 2 zákona č. 99/1963 Sb. občanského soudního řádu (ve spojení s § 64 s. ř. s.) „[j]*e li pochybnost o správnosti posudku nebo je-li posudek nejasný nebo neúplný, je nutno požádat znalce o vysvětlení. Kdyby to nevedlo k výsledku, soud nechá znalecký posudek přezkoumat jiným znalcem.*“ Ohledně revizních znaleckých posudků Nejvyšší správní soud konstatoval, že jejich vypracování je na místě pouze v případě, že v dané věci existuje více rozdílných znaleckých posudků nebo pokud účastník řízení předloží k důkazu znalecký posudek zpracovaný znalcem mimo řízení, přičemž závěry tohoto znaleckého posudku jsou nesouladné se závěry znalce ustanoveného soudem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2008, č. j. 3 Ads 20/2008 – 141 nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 4. 2002, sp. zn. 25 Cdo 583/2001). Smyslem nového (revizního) posudku je tedy reflektovat nedostatky a rozpory předchozích revidovaných posudků. Krajský soud tudíž nepochybil, když se v rámci vypořádání stěžovatelových námitek omezil toliko na revizní posudek a vycházel z jeho závěrů. S ohledem na uvedené by byly výslechy znalců revidovaných posudků i podle kasačního soudu zcela nadbytečné, neboť v opakovaném řízení před krajským soudem byly jejich znalecké posudky již „překonány“.

[27] Revizní posudek krajský soud shledal úplným a dostatečným a kasační soud se s tímto posouzením ztotožňuje. Revizní posudek totiž pracoval jak s variantou místa střetu popisovaného cyklistou, tak i s variantou místa střetu podle plánku zakresleného policií – přičemž z metodologického hlediska pracoval s oběma variantami rovnocenně (což v posudku i při jednání před krajským soudem znalec zdůrazňoval). Ani stěžovatel po celou dobu řízení před správními soudy nezpochybňuje správnost protokolu o nehodě v silničním provozu, ze kterého posudek rovněž vycházel. Tento protokol obsahuje mj. konkrétní GPS souřadnici místa nehody (asi 50 m před mostem na ulici Dr. Martínka), popisuje momentální provoz (poměrně značný). S ohledem na výše uvedené lze považovat podklady revizního posudku za dostatečné pro učinění odborných skutkových závěrů o průběhu dopravní nehody či jeho variantách.

[28] Revizní posudek zmínil drobné nepřesnosti stěžovatelem namítaného plánku místa dopravní nehody a jednotlivě se těmito nepřesnostmi zabýval. Posudku Ing. Škandery (zpracovanému na podnět správního orgánu) vytkl nedostatek spočívající v nulovém zpomalování řidiče motocyklu v době, kdy zrovna nebrzdil anebo se nesunul vleže po vozovce, namísto správného užití minimálního zpomalování jízdními odpory motocyklu a odporem stoupání vozovky. V návaznosti na to znalec Ing. Škandera dospěl k nižší rychlosti motocyklu na počátku nehodového děje a v konečném důsledku tak neposuzoval ani možnosti zabránění nehodě motocyklistou tím, že by jel na úrovni povoleného rychlostního limitu. Dále tento znalec neprováděl před analýzou nehodového děje ověřování technické přijatelnosti předložených podkladů, tedy ani neověřoval správnost zakreslených příčných poloh nalezených stop na vozovce. Podle revizního znalce však Ing. Škandera nakonec paradoxně dospěl ke správnému vyloučení nesouvisejících stop, tj. stop č. 4 a 7. Znaleckému posudku Ing. Hromjáka (předloženému stěžovatelem) revizní posudek vytkl nesprávné zahrnutí stopy č. 4 do podkladů pro vypracování znaleckého posudku a dále to, že se zaměřil pouze na variantu nehodového děje při místě střetu podle cyklisty (stěžovatele) a konečně, že ve svých závěrech zcela opomenul i hlavní možnost cyklisty zabránit střetu kontrolou situace za sebou v levém jízdním pruhu v době, než do něj cyklista vjel.

[29] Co se týče konkrétních stěžovatelem namítaných nedostatků, kasační soud předně uvádí, že k nepoužitelnosti brzdné stopy č. 3 měl stěžovatel příležitost vyjádřit se již v řízení před krajským soudem (a to jak v písemném vyjádření k reviznímu posudku, tak na jednání, při němž byl zpracovatel posudku přítomen, ale byly mu kladeny dotazy k jiným stopám, než ke stopě č. 3). Podle stěžovatele je tato stopa nepoužitelná, neboť je viditelná pouze z jedné fotografie. Revizní znalec však v posudku k této stopě uvedl, že *„svou příčnou plochou v plánku v podstatě odpovídá realitě zcela přesně (s rozlišitelností tloušťky zobrazených čar)“*. Ani mezi účastníky nebylo sporné, že se jedná o stopu po brždění motocyklu. Závěr revizního znalce, že nebyl nalezen žádný důvod, proč by stopa nemohla mít souvislost s dopravní nehodou, proto stěžovatel nijak nezpochybnil a i tato stopa je použitelná k objasnění skutkových okolností případu.

[30] Jak již bylo uvedeno, podle revizního znalce neměla být brzdná stopa č. 4 do podkladů revidovaného posudku předloženého stěžovatelem vůbec zahrnuta. K této brzdné stopě se revizní znalec dále vyjádřil rovněž při jednání krajského soudu, kdy

konstatoval, že ač nebyla šíře této stopy policií změřena, na základě porovnání s vodorovným dopravním značením na silnici dospěl k závěru, že okrajové kontury této stopy jsou široké 12-15 cm, což odpovídá běžným pneumatikám osobního automobilů. Dále mu z této stopy bylo zřejmé, že pneumatika byla podhuštěna a tedy zanechávala výrazné obrysy pouze na okrajích své šíře a tuto stopu tak zjevně zanechala pneumatika s válcovým profilem, jaké se nacházejí u osobních automobilů. Stopa podle revizního znalce (s ohledem na svůj přímý průběh a závěrečné krátké zakončení vlevo) vůbec nemohla být zanechána motocyklem, který se převracel. Námitka stěžovatele, že revizní znalec neuvedl konkrétní šíři zanechané brzdné stopy, ani jak k této úvaze dospěl, je s ohledem na výše uvedené nedůvodná.

[31] Stěžovateli lze přisvědčit, že brzdná stopa č. 5 podle revizního znalce pouze pravděpodobně souvisela s nehodou, současně chyběl údaj o její délce. Podle revizního posudku však tato stopa sloužila pouze pro ověření směru pohybu a naklánění motocyklu. V revizním posudku je dále uvedeno, že tento s délkou stopy č. 5 na žádném svém místě nepracoval. Při jednání krajského soudu revizní znalec uvedl, že konkrétní délka této stopy nehraje žádnou roli v procesu převrácení motocyklu. Krajský soud chybějící údaj o délce stopy č. 5 nepovažoval za nedostatek podkladů posudku, ani za nedostatek samotného posudku, s čímž se kasační soud plně ztotožňuje. Revizní posudek s touto stopou pracoval toliko podpůrně a ani podle kasačního soudu tato skutečnost neměla vliv na přesvědčivost revizního posudku.

[32] V této souvislosti stěžovatel samotnému reviznímu posudku vytýkal doslova to, že se nezabýval „eventualitami zmíněnými znalcem při jednání krajského soudu“. Podle protokolu z jednání byla reviznímu znalci položena otázka, jak lze se stopou č. 5 pracovat za situace, kdy není jasná její celková délka. Znalec v odpovědi na tuto otázku mimo jiné uvedl, že při zjišťování vyšší rychlosti motocyklu mohla hrát roli i eventualita, jež nebyla v posudku přímo zdůrazněna, tj. že motocykl mohl být zastaven nárazem do zvýšeného obrubníku. Této skutečnosti však neodpovídaly stopy poškození na motocyklu a revizní znalec při jednání zdůraznil, že i kdyby se opravdu stala, na rekonstruované rychlosti vozidla by se to odrazilo zanedbatelně. Kasační soud k tomuto konstatuje, že smyslem výslechu znalce krajským soudem bylo ozřejmit právě tyto skutečnosti. Revizní znalec zmíněnou eventualitu uvedl k dokreslení posudku a přesvědčivě se vypořádal s kladenými dotazy. Za této situace není vadou samotného posudku, že neobsahoval předobraz těchto úvah. Jak již bylo výše uvedeno, krajský soud svým povinnostem řádně posoudit úplnost a přesvědčivost revizního posudku beze zbytku dostál (nelze přitom opomenout, že ani tuto skutečnost (tj. zmíněnou eventualitu) v napadeném rozsudku nezamlčel a přesvědčivě se s ní vypořádal.

[33] Kasační soud se dále zabýval tím, jak krajský soud vyhodnotil naplnění subjektivní stránky přestupku. Pro naplnění skutkové podstaty přestupku je nezbytné určit zavinění, jakožto obligatorní znak subjektivní stránky přestupku. Pro samotné posouzení zavinění je pak klíčová otázka, zda bylo překročení rychlosti motocyklu extrémní a zda stěžovatel mohl (nebo naopak nemohl) zabránit omezení či ohrožení řidiče motocyklu ve smyslu § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu.

[34] Krajský soud z revizního posudku dovodil, že se rychlost motocyklu pohybovala v rozmezí od 59,8 do 73 km/h, přičemž v místě dopravní nehody byla rychlost jízdy omezena na 50 km/h a řidič motocyklu tedy překročil nejvyšší dovolenou rychlost o 19,6 % až 46 %. Pozemní komunikaci, kde ke střetu došlo, považoval soud za velmi přehlednou, čímž projednávanou věc odlišil od dopravních situací, v nichž není dána přednost při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci z komunikace vedlejší (zejm. rozsudek ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012 – 62). Především s ohledem na místní podmínky neshledal krajský soud překročení rychlosti o 46 % jako natolik extrémní, že by mohlo fakticky znemožnit žalobci dát řidiči motocyklu přednost.

[35] Jak krajský soud správně uvedl (s odkazem na bohatou judikaturu trestních soudů citovanou v bodě [31] napadeného rozsudku), hodnocení extrémní rychlosti jízdy není závislé jen a pouze na míře překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, nýbrž je potřeba rovněž hodnotit konkrétní dopravní situaci a povahu komunikace v individuálním případě (krajský soud k tomuto poukázal na zcela případnou judikaturu, jež shledala zmíněné extrémní překročení u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 48 až 72 %; rovněž i na judikaturu, v níž došlo k výraznému překročení o 150 %, které za určitých okolností není zmíněným extrémním překročením). Podle judikatury kasačního soudu totiž může být výjimečně „[p]*říčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.*“ (podle rozsudku ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012 – 62).

[36] Krajský soud ve svém právním posouzení zohlednil individuální okolnosti případu, vycházel přitom z maximální možné rychlosti motocyklu (v rámci odchylky stanovené revizním posudkem). Rychlost motocyklu s ohledem na místní podmínky nepovažoval za extrémní ani znemožňující stěžovateli dát řidiči motocyklu přednost. Z revizního posudku přitom plyne, že řidič motocyklu by sice při dodržení nejvyšší dovolené rychlosti nehodě zabránil, avšak pouze tím, že by svůj motocykl **ubrzdil** před srážkou.

[37] V této souvislosti stěžovatel namítá, že revizní posudek spolehlivě neodpověděl na stanovenou otázku č. 5, tj. jakou minimální rychlostí by musel jet řidič motocyklu jedoucí v levém jízdním pruhu, aby zcela znemožnil cyklistovi dát motocyklu přednost. V revizním posudku je k této otázce uvedeno, že jedině zcela souběžná jízda (20 km/h) by přejezdu cyklisty do levého jízdního pruhu zcela zabránila. Z uvedeného je zjevné, že revizní znalec skutečně na otázku odpověděl poněkud mimoběžně. Na jednání před krajským soudem však k této otázce znalec uvedl, že za daných okolností (v rozpětí posudkem zohledňovaných rychlostí motocyklu) cyklista jednoznačně **omezil** řidiče motocyklu.

[38] Ani podle kasačního soudu nelze odhlédnout od skutečnosti, že i zmíněné ubrždění by naplnilo skutkovou podstatu porušení § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, podle

něhož „*přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a* ***neomezí-li*** *řidiče jedoucího v jízdním pruhu*“ (zvýraznění doplněno NSS).

[39] Stěžovateli lze do jisté míry přisvědčit, že krajský soud zmínil požadavek stěžovatele kontrolovat bezpečnost provozu „dvakrát“ poněkud razantně. Podstatou jím vysloveného právního názoru však byla skutečnost, že měl stěžovatel přizpůsobit svou opatrnost při jízdě na vozovce dopravnímu prostředku, který zvolil (tj. cyklistické kolo), a současně si rozumně musel být vědom skutečnosti, že rychlost okolních motorových vozidel je (i při dodržení nejvyšší povolené rychlosti) prakticky dvojnásobná. Uvedené nelze považovat za „dvojí metr“ v právním posouzení krajského soudu, jak se stěžovatel domnívá, ale jde o objektivní okolnosti, kterých si stěžovatel jakožto účastník provozu musel být vědom. Namítané hustotě provozu a podmínkám provozu obecně se jistě musejí přizpůsobit všichni jeho účastníci, nelze ovšem odhlédnout od skutečnosti, že je to právě cyklista, který je s ohledem na rychlost jízdního kola ve srovnání s motorovými vozidly a s ohledem na absenci zpětných zrcátek zranitelnějším účastníkem provozu, který jen velmi pomalu reaguje na nečekané překážky na komunikaci. Ve světle těchto okolností závěr krajského soudu o zvýšené opatrnosti stěžovatele zcela obstojí.

[40] Ostatně i soudem zmiňovaný požadavek, aby stěžovatel dal znamení směru jízdy poprvé, když se blížil ke středové čáře, a podruhé, když se ji chystal přejet, reagoval právě na tvrzení stěžovatele, že při přejíždění motocykl v provozu pravděpodobně přehlédl.

[41] Stěžovatel k této námitce rovněž poukázal na judikaturu Nejvyššího soudu (usnesení ze dne 23. 1. 2008, sp. zn. 5 Tdo 10/2008). Toto rozhodnutí se ovšem týkalo nehody dvou vozidel, spočívající v odbočovacím manévru řidiče (doleva) z hlavní na účelovou komunikaci, a to za situace, kdy byl současně jiným vozidlem předjížděn. Podle Nejvyššího soudu nebylo možné po řidiči odbočujícího vozidla bez dalšího požadovat, aby nepřetržitě sledoval provoz za sebou (a nevěnoval se odbočovacímu manévru). Nelze ovšem pominout, že v tehdy projednávaném případě si oba účastníci provozu museli počínat se zvýšenou opatrností, zatímco v nyní projednávané věci byl tím, kdo měl dbát zvýšené opatrnosti [nad rámec § 4 písm. a) zákona o silničním provozu], právě stěžovatel. Ani namítaná judikatura tak na závěrech kasačního soudu nemůže nic změnit.

[42] I v otázce zavinění tedy kasační soud přisvědčil krajskému soudu, že s ohledem na povahu pozemní komunikace a další konkrétní okolnosti posuzovaného případu řidič motocyklu nejel takovou rychlostí, jakou by stěžovatel nemohl a neměl předpokládat, a která by tudíž vylučovala jeho zavinění přestupku, jež je mu kladen za vinu.

[43] Kasační soud se rovněž zabýval výrokem IV., kterým soud rozhodl o povinnosti stěžovatele nahradit náklady na zpracování revizního posudku. Podle § 60 odst. 4 s. ř. s. má stát proti neúspěšnému účastníkovi právo na náhradu nákladů řízení, které platil, není-li tento účastník osvobozen od soudních poplatků. Přičemž podle § 59 odst. 2 s. ř. s. stát platí náklady vynaložené na svědečné, znalečné, tlumočné a jiné náklady spojené s dokazováním. Stěžovatel v kasační stížnosti namítal nesprávný výpočet nákladů, jež v době vydání rozsudku zbývalo uhradit. Stěžovatel v řízení před krajským soudem nebyl osvobozen od soudních poplatků. Kasační soud ze spisu krajského soudu zjistil, že náklady za vypracování revizního posudku činí 55.606 Kč (přičemž stěžovatel v opakovaném řízení

před krajským soudem zaplatil zálohu na vypracování posudku ve výši 2.000 Kč) a náklady požadované revizním znalcem na účast na jednání krajského soudu činí 4.055 Kč. Náklady za vypracování znaleckého posudku, obsahem kterého bylo vyjádření znalce Ing. Šandery ke znaleckému posudku Ing. Hromjáka v prvním řízení před krajským soudem, činí 3.100 Kč.

[44] Původní rozsudek krajského soudu, kterým byla stěžovateli uložena povinnosti nahradit náklady ve výši 3.100 Kč, byl v celém rozsahu zrušen k předchozímu rozsudku kasačního soudu. Krajský soud proto v novém řízení zcela správně rozhodoval i o těchto nákladech znovu – pokud stěžovatel již tyto náklady ke dni vydání tohoto rozsudku uhradil, samozřejmě je nebude povinen uhradit znovu a celková částka se o tuto výši poníží. Výrok IV. nyní napadeného rozsudku sice nezahrnuje zálohu na vypracování revizního posudku ve výši 2.000 Kč, ale povinnost uhrazení této zálohy byla v novém řízení před krajským soudem stanovena samostatným procesním usnesením ze dne 26. 10. 2015 č. j. 58 A 5/2011 - 133. Nejvyšší správní soud proto s ohledem na výše uvedené toliko korigoval odůvodnění napadeného rozsudku a ani tato námitka stěžovatele není důvodná.

V. Závěr a náklady řízení o kasační stížnosti

[45] Krajský soud z výše uvedených důvodů správně posoudil správně nedůvodnost žaloby proti napadenému rozhodnutí žalovaného. Kasační stížnost je proto nedůvodná a Nejvyšší správní soud ji zamítl (§ 110 odst. 1 s. ř. s.).

[46] O nákladech řízení o kasační stížnosti rozhodl v souladu § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s § 120 s. ř. s., neboť stěžovatel neměl ve věci úspěch a žalovanému správnímu orgánu žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné činnosti nevznikly.

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

V Brně dne 21. prosince 2017

JUDr. Marie Žišková
předsedkyně senátu