



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Barbary Pořízkové a soudců JUDr. Radana Malíka a JUDr. Petra Mikeše, Ph.D., v právní věci **žalobkyně: Mgr. J. T.**, zast. JUDr. Pavlem Holubem, advokátem se sídlem Kopečná 940/14, Brno, proti žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**, se sídlem Žerotínovo nám. 3/5, Brno, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 4. 2014, č. j. JMK 37543/2014, sp. zn. S-JMK 37543/2014/OD/Ša, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 23. 3. 2015, č. j. 22 A 30/2014 – 52,

**t a k t o :**

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 23. 3. 2015, č. j. 22 A 30/2014 – 52, **se zrušuje** a věc **se vrací** tomuto soudu k dalšímu řízení.

**O d ů v o d n ě n í :**

[1] Podanou kasační stížností se žalovaný (dále jen „stěžovatel“) domáhá zrušení v záhlaví uvedeného rozsudku Krajského soudu v Brně (dále jen „krajský soud“), kterým bylo ve výroku I. zrušeno jeho rozhodnutí ze dne 9. 4. 2014, č. j. JMK 37543/2014, sp. zn. S-JMK 37543/2014/OD/Ša, a věc mu byla vrácena k dalšímu řízení. Tímto rozhodnutím bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Hodonín ze dne 25. 3. 2014, č. j. 131185-13/2013/Lu (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).

[2] Tímto rozhodnutím byla žalobkyně uznána vinnou tím, že dne 11. 7. 2013 v 15:30 hod. v obci Dubňany na silnici II/431, ulice Hodonínská, na začátku obce u autobusové zastávky „škola“, ve směru jízdy Hodonín – Kyjov, jako řidička vozidla Renault Megane, r. z. X, způsobila dopravní nehodu, když začala předjíždět před ní jedoucí autobus v době, kdy již byla předjížděna vozidlem Peugeot 307, r. z. X, řízeným R. R., kterého tímto manévrem ohrozila. Porušením § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), žalobkyně spáchala přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu. Za tento přestupek jí byla uložena pokuta ve výši 5 000 Kč a zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, na dobu 6 měsíců. Výrokem II. napadeného rozsudku krajský soud uložil stěžovateli nahradit žalobkyni náklady řízení ve výši 21 695 Kč, a to do 30 dnů od právní moci rozsudku.

## I. Vymezení věci

[3] Předmětem sporu v projednávané věci je otázka výkladu § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu ve vztahu k § 17 odst. 2 tohoto zákona a jejich následná aplikace na zjištěný skutkový stav; od toho se pak odvíjí právní kvalifikace skutku z hlediska skutkových podstat vymezených v zákoně o silničním provozu.

[4] Krajský soud dospěl k dílčímu závěru, že i řidič jedoucí za řidičem, který hodlá předjíždět, je chráněn § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, neboť jako jiný účastník provozu na pozemních komunikacích nesmí být manévrem předjíždějícího řidiče ohrožen. Pokud by řidič, který hodlá předjíždět, měl svým manévrem ohrozit řidiče jedoucího za ním, nesmí takový manévr zahájit.

[5] Připomenul, že žalobou bylo napadeno nejen správními orgány učiněné právní hodnocení porušení povinnosti řidiče, ale zpochybněn byl i skutkový stav, který měly správní orgány za nesporný. Krajský soud tvrzení žalobkyně o deficitech skutkových zjištění (sporné příčiny dopravní nehody, role druhého účastníka nehody) shledal důvodným; nepřisvědčil argumentaci stěžovatele o správné právní kvalifikaci posuzovaného jednání, tento závěr vzhledem k nedostatečně zjištěnému skutkovému stavu věci pokládal za předčasný.

[6] Dle názoru soudu bylo na místě, aby se správní orgány zabývaly konkrétními okolnostmi vzniku a příčiny nehodového děje z důvodu zjištění objektivního stavu, aby bylo najisto postaveno, zda se žalobkyně vůbec protiprávního jednání dopustila a pokud ano, pak aby přesvědčivým způsobem byla zdůvodněna právní kvalifikace skutku. Za tím účelem je potřebné doplnit důkazní řízení výsledkem policistů o okolnostech šetření a sepisu dopravní nehody, výsledkem svědka R. T., manžela žalobkyně, o okolnostech a způsobu prováděného šetření ze strany Policie ČR, identifikací řidiče autobusu a jeho výsledkem k dopravní nehodě, případnou konfrontací žalobkyně s druhým řidičem R. R., vzhledem k rozdílnosti popisovaného nehodového děje. S ohledem na takto doplněný stav a průběh nehodového děje ponechal soud na zvážení stěžovatele případné zpracování znaleckého posudku (posouzení okolností vzniku dopravní nehody z hlediska poškození vozidel).

[7] Na základě výše uvedeného dospěl soud k závěru, že napadené rozhodnutí vykazuje zásadní deficit, který způsobuje jeho vadu, důkazní řízení vyžaduje doplnění v naznačeném směru tak, aby zcela jasně, přesvědčivě a objektivně bylo prokázáno, zda žalobkyně spáchala přestupek či nikoliv. V kladném případě je pak třeba zvážit, jaké důsledky protiprávnost jejího jednání má na právní hodnocení věci a pod jaké příslušné ustanovení zákona o silničním provozu bude podřazeno. Rozhodnutí stěžovatele proto soud dle § 78 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

## II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření ke kasační stížnosti

[8] Proti rozsudku krajského soudu brojí stěžovatel kasační stížností, jejíž důvody podřazuje pod ustanovení § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. Má za to, že skutkový stav byl zjištěn bez důvodných pochybností.

[9] Nehodový děj nebyl zaznamenán žádnými technickými prostředky a stěžejními důkazními prostředky tedy jsou výpovědi účastníků dopravní nehody a dokumenty zpracované policisty (fotodokumentace a plánek místa nehody). Oba účastníci dopravní nehody se shodují stran jejich směru jízdy a jejich úmyslů (žalobkyně chtěla předjet autobus, který se chystal zastavit v zastávce,

pokračování

a svědek R. chtěl předjet žalobkyni). Spor nastává v otázce oprávněnosti provést ten který manévr účastníků dopravní nehody v rámci posloupnosti úkonů toho kterého řidiče.

[10] Stěžovatel shodně se správním orgánem I. stupně dospěl k závěru, že žalobkyně ve chvíli, kdy zahájila manévr předjíždění autobusu, tento manévr nemohla zahájit, jelikož by mohla ohrozit (a ohrozila) účastníka silničního provozu jedoucího za ní, resp. v okamžiku předjíždění již vedle ní. K tomuto závěru vedla správní orgány především fotodokumentace poškození obou vozidel. Z pořízených fotografií vyplývá, že v okamžiku zahájení manévru předjíždění byl svědek R. zcela prokazatelně již vedle vozidla řízeného žalobkyní a to významnou měrou, když otěr laku na vozidle žalobkyně začíná již pod úrovní vnějšího zpětného zrcátka na straně řidiče.

[11] Žalobkyně opakovaně uvádí, že při zahájení manévru již byl autobus částečně v zálivu a ona proto při jeho předjíždění neopustila svůj jízdní pruh a nepřejela tak osu vozovky. Dle stěžovatele se ve chvíli, kdy byl autobus ještě v pohybu, jedná o předjíždění řešené § 17 zákona o silničním provozu a to výkladem a contrario k definici manévru objíždění dle § 16 zákona o silničním provozu – tedy míjení stojícího vozidla.

[12] Tvrzení žalobkyně, že při zahájení manévru již byl autobus částečně v zálivu a ona při jeho předjíždění neopustila svůj jízdní pruh, nnesvědčí stopy na místě dopravní nehody. Z plánu místa nehody a z fotodokumentace místa střetu vyplývá, že ke střetu vozidel došlo poměrně daleko od zálivu a na obrubnicích lemujících protisměrný jízdní pruh je otěr od kol vozidla svědka R., který předjížděl žalobkyni a již v tomto místě tedy musel nějak reagovat na její jednání (proč jinak by se takto choval), o místě střetu taktéž vypovídají úlomky plastu. Stěžovatel uzavírá, že žalobkyně předjížděla autobus, avšak při vybočení z přímého směru jízdy již byla předjížděna jiným vozidlem, protože byl její úkon v rozporu se zákonem.

[13] Stěžovatel dále poukazuje na rozporuplnost výpovědi žalobkyně, kdy tato opakovaně uvedla, že se přesvědčila, zda není předjížděna, a až poté zahájila manévr předjíždění (proč by se tedy přesvědčovala, že není předjížděna, když podle svého tvrzení nepředjížděla?). Tomuto tvrzení nnesvědčí skutečnost, že ke střetu vozidel vůbec došlo, kdyby se žalobkyně skutečně přesvědčila, zda není předjížděna, musela by na přehledném úseku seznat, že účastník jedoucí za ní, o kterém navíc věděla, což opakovaně uvedla, se již nacházel nikoliv za ní, ale vedle ní, a to významně. Nelze rovněž souhlasit s tvrzením žalobkyně, že policisté nešli ohledat místo dopravní nehody. Ve spisovém materiálu se nachází jak jimi pořízené fotografie tak plánek místa dopravní nehody.

[14] Doplnění důkazního řízení není nutné. Není zřejmé, čím by mohl opakovaný výslech policistů přispět ke zjištění stavu věci. Policisté na místo dopravní nehody přijeli až na zavolání a samotný střet neviděli, nadto veškeré podklady poskytli společně s oznámením o přestupku. Dotazy stran šetření dopravní nehody nemohou přispět ničím relevantním ke zjištění stavu věci, jelikož předmětem řízení není způsob šetření dopravní nehody policisty, ale jednání žalobkyně. Uvedené platí rovněž ohledně výslechu R. T., manžela žalobkyně. K požadované identifikaci řidiče autobusu a jeho výslechu stěžovatel uvádí, že pochybuje, že by řidič autobusu při úkonu zajíždění do zálivu zastávky věnoval větší pozornost dění za jeho vozidlem, než dění v autobusu (cestující chystající se vystoupit) a pohybu cestujících na zastávce, nadto je jeho výslech nepotřebný.

[15] Také řidič R. byl řádně vyslechnut, o jeho výslechu byla žalobkyně vyrozuměna cestou jejího zástupce. Skutečnost, že se výslechu nezúčastnila nelze dávat k tíži zjištěnému stavu a výpověď svědka R. znehodnocovat. Rozdílnost výpovědí účastníků dopravní nehody spočívá ve vzájemném vinění se ze zapříčinění nehody, nikoliv v popisu nehodového děje,

oba jej v relevantních skutečnostech popisují stejně, protože jinak ani proběhnout nemohl - v okamžiku zahájení manévru předjíždění žalobkyně jel již svědek R. vedle vozidla žalobkyně v protisměrném pruhu. Okamžik zahájení předjíždění přitom nelze vztahovat k započetí znamení o změně směru jízdy, protože rozhodující je až okamžik skutečné změny směru jízdy.

[16] Znalecký posudek nepřichází v úvahu pro nedostatek vstupních údajů – vozidla nejsou v konečném postavení, absentují brzdné dráhy. Z pořízené fotodokumentace, resp. z poškození obou vozidel, je i bez odborných znalostí zřejmé, v jakých pozicích se obě vozidla nacházela v okamžiku střetu.

[17] Dále poukazuje na to, že v řízení o přestupku je rozhodováno o vině a trestu za přestupek, nikoliv o míře zavinění dopravní nehody. V řízení o přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu je zásadní jen to, zda žalobkyně zaviněně porušila pravidlo provozu, konkrétně pravidlo o předjíždění. Příčinná souvislost předjíždění a nehody a míra podílu na ní, není předmětem řízení, proto ani výhrady žalobkyně, že na ní nemá podíl (resp. že na ní má podíl i svědek R.) nejsou relevantní.

[18] Stěžovatel se rovněž vyjadřuje k právní kvalifikaci jednání žalobkyně, kdy obsáhle cituje své vyjádření k žalobě. Uzavírá, že jednání žalobkyně je nutno kvalifikovat jako porušení povinnosti dle § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu, jelikož žalobkyně nepochybila v rámci manévru předjíždění, ale pochybila, když začala předjíždět bus v době, kdy již byla předjížděna jiným účastníkem silničního provozu, tedy předjížděla v okamžiku, kdy tento úkon nesměla ani začít provádět, jelikož tímto ohrozila jiného účastníka provozu.

[19] S ohledem na výše uvedené navrhuje, aby Nejvyšší správní soud zrušil napadený rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[20] Žalobkyně ve vyjádření ke kasační stížnosti ze dne 15. 5. 2015 uvádí, že již ve správním řízení poukazovala na to, že se na místě nehodového děje nenacházely žádné stopy, např. od pneumatik, policisté, kteří se dostavili na místo samé, nemohli přesně stanovit, kde došlo k nehodě, pouze na základě některých úlomků mohli odvodit, kde pravděpodobně došlo ke střetu vozidel, přičemž žalobkyně od prvopočátku uvedla, že řidič R. zastavil vozidlo cca 200 až 300 metrů od dopravní nehody. Správní orgán konstatoval, že po poradě se znalcem nelze vypracovat znalecký posudek, přičemž od prvopočátku zamítl i požadavek na výslech policistů a pana T., který se neprodleně dostavil na místo samé a jednal s policisty. Žalobkyně rovněž požadovala, aby byla provedena konfrontace mezi ní a R. R. Žalobkyně tedy od počátku zpochybňovala otázky skutkové. Navrhuje, aby byla kasační stížnost zamítnuta.

### III. Posouzení Nejvyšším správním soudem

[21] Nejvyšší správní soud posoudil formální náležitosti kasační stížnosti a shledal, že kasační stížnost byla podána včas, jde o rozhodnutí, proti němuž je kasační stížnost přípustná, a za stěžovatele jedná pověřená osoba ve smyslu ustanovení § 105 odst. 2 s. ř. s. Poté přezkoumal napadený rozsudek krajského soudu v rozsahu kasační stížnosti a v rámci uplatněných důvodů (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), ověřil při tom, zda napadené rozhodnutí netrpí vadami, k nimž by musel přihlídnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.), a dospěl k závěru, že kasační stížnost je důvodná.

[22] Podle § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl

pokračování

zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 tohoto zákona.

[23] Podle § 50 odst. 3 správního řádu je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.

[24] V posuzované věci správní orgán I. stupně vycházel zejména z oznámení o přestupku a spisového materiálu dopravní nehody zpracovaného Policií ČR, z fotodokumentace poškození vozidel a místa nehody, z výpovědi žalobkyně a z výpovědi svědka R. R. Na základě těchto podkladů dospěl v prvostupňovém rozhodnutí k závěru, že bylo „spolehlivě prokázáno, že obviněná v době a na místě uvedeném ve výroku tohoto rozhodnutí při řízení vozidla dostatečně nesledovala situaci v provozu na pozemní komunikaci a při vybočování vlevo, ze směru své jízdy, za účelem předjíždění před ní jedoucího autobusu, nedbala zvýšené opatrnosti, nepřesvědčila se, zdali již sama není předjížděna a ohrozila řidiče jedoucího po jejím levoboku, do kterého bočně naražila, v důsledku čehož došlo k dopravní nehodě s tímto již předjíždějícím vozidlem. Z pořázené fotodokumentace, úlomků plastů na komunikaci a stop na obrubníku je naprosto zřejmé, že vozidlo s řidičem R., bylo bezprostředně před střetem s vozidlem obviněné v levém jízdním pruhu a na úrovni jejího středního sloupku.“ Správní orgán I. stupně rovněž podrobně odůvodnil, proč považoval za nadbytečné provádět další žalobkyní navržené důkazy.

[25] Stěžovatel se v žalobou napadeném rozhodnutí se závěry správního orgánu I. stupně ztotožnil, když uvedl, že „obviněná způsobila dopravní nehodu, když začala předjíždět před ní jedoucí autobus v době, kdy již byla předjížděna jiným vozidlem. Odvolací orgán považuje na základě provedených důkazů spáchání přestupku obviněnou za spolehlivě prokázané.“

[26] Nejvyšší správní soud dospěl po prostudování správního spisu ve shodě se správními orgány k závěru, že bylo bez důvodných pochybností prokázáno, že žalobkyně začala předjíždět před ní jedoucí autobus v době, kdy již byla předjížděna vozidlem řízeným R. R., a tím R. R. ohrozila.

[27] Žalobkyně v řízení před správním orgánem I. stupně vypověděla (protokol o ústním jednání ze dne 23. 10. 2013), že začala před ní jedoucí autobus předjíždět ještě před autobusovou zastávkou, a to ve vzdálenosti asi 30 až 50 metrů před zastávkou. Rovněž z fotodokumentace (úlomky plastů, část lišty dveří vozidla žalobkyně, otěr kol vozidla R. R. na obrubníku lemuujícím protisměrný jízdní pruh) jednoznačně vyplývá, že k dopravní nehodě došlo již před autobusovou zastávkou. Na základě uvedených důkazů se tedy nelze ztotožnit se skutkovou verzí žalobkyně, že při předjíždění již byl autobus v zálivu (na autobusové zastávce), že žalobkyně při předjíždění vůbec nepřejela středovou čáru a neopustila svůj jízdní pruh a že ke střetu došlo až na úrovni autobusové zastávky. Nezbyvá než doplnit, že uvedená skutková tvrzení žalobkyně se objevují až v odvolání ze dne 1. 4. 2014 a podrobněji až v řízení před krajským soudem. Do té doby v rámci správního řízení (srov. výše zmiňovaný protokol o ústním jednání ze dne 23. 10. 2013) žalobkyně tvrdila, že začala předjíždět autobus již ve vzdálenosti 30 až 50 metrů před zastávkou.

[28] Žalobkyně dále na ústním jednání dne 23. 10. 2013 na otázku, jak si vysvětluje, že mohlo dojít k dopravní nehodě, uvedla, že si to vysvětluje tím, že řidič jedoucí za ní, ji ze zcela nepochopitelných důvodů začal předjíždět, byť věděl a musel vidět, že již začala pozvolna a opatrně předjíždět autobus. Rovněž uvedla, že začala pozvolna předjíždět až poté, co se podívala do všech zrcátek a přes rameno, zda není předjížděna.

[29] Naproti tomu R. R. na jednání dne 23. 11. 2013 na otázku, jak si vysvětluje, že mohlo dojít k dopravní nehodě, vypověděl, že se žalobkyně asi nepřesvědčila, že je již předjížděna, a v době nárazu byla přední část jeho vozu již u jejího předního kola. Na otázku, zda vybočilo předjížděné vozidlo z přímého směru jízdy náhle a nečekaně nebo se standardně přibližovalo ke středu vozovky a poté do protisměrného jízdního pruhu, uvedl, že neví, ucítil až silný náraz, před předjížděním jela žalobkyně klidně v přímém směru asi 0,75 m od středové čáry.

[30] Z výše uvedeného vyplývá, že se žalobkyně a R. R. neshodují v otázce, zda zahájila žalobkyně předjížděcí manévr před tím, než ji začal předjíždět R. R., nebo až v okamžiku, kdy již byla R. R. předjížděna.

[31] Pořízená fotodokumentace zcela jednoznačně svědčí závěru, že žalobkyně zahájila předjíždění až v době, kdy již byla předjížděna R. R. Z fotografií zachycujících poškození vozidla žalobkyně je evidentní, že vozidlo žalobkyně bylo poškozeno (resp. odřeno) na svém levém boku a to od přední části předních dveří, přibližně pod úrovní zpětného zrcátka, až po zadní část automobilu. Vozidlo R. R. bylo na své pravé části poškozeno od přední části vozidla (předního nárazníku) po zadní kolo. Z poškození vozidel je evidentní, že v době, kdy došlo ke střetu, již bylo vozidlo R. R. vedle vozidla žalobkyně (přední část vozidla R. R. byla na úrovni předních dveří vozidla žalobkyně).

[32] Z fotografií zachycujících poškození obrubníku v protisměrném jízdním pruhu a z fotografií zachycujících levou stranu vozidla R. R. (z nichž je zřejmé, že došlo k otěru kol na levé straně vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu) lze dospět k závěru, že R. R. byl v návaznosti na střet s vozidlem žalobkyně nucen se přiblížit k obrubníku v protisměrném jízdním pruhu, popř. byl k tomuto obrubníku vozidlem žalobkyně „vytlačen“. Uvedené popírá tvrzení žalobkyně, že nepřešla středovou čáru a neopustila svůj jízdní pruh. Pokud by tomu tak skutečně bylo, nedošlo by vůbec ke střetu vozidel a už vůbec k otěru kol vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu. Ostatně šířka komunikace ani neumožňuje předjetí autobusu, aniž by předjíždějící vozidlo najelo (alespoň částečně) do protisměrného jízdního pruhu (jak je zřejmé z fotodokumentace místa nehody). S tvrzením žalobkyně, že autobus předjížděla až v době, kdy již byl v zálivu, se soud neztotožnil (viz výše).

[33] Otěr kol vozidla R. R. o obrubník v protisměrném jízdním pruhu popírá i spekulaci žalobkyně uvedenou v doplnění žaloby ze dne 19. 3. 2015, že se R. R. mohla při předjíždění objevit v protisměrném jízdním pruhu nějaká překážka, např. vozidlo odbočující z vedlejší silnice na hlavní, a v důsledku toho byl R. R. nucen se přiblížit k žalobkyni ke středové čáře. Nezbyvá než doplnit, že ani žalobkyně, ani R. R. neuvedli při svém výslechu nic o jakékoli překážce v protisměrném jízdním pruhu.

[34] K požadavkům krajského soudu na doplnění důkazního řízení uvádí Nejvyšší správní soud následující. Výslech policistů o okolnostech šetření a sepisu dopravní nehody považuje soud za nadbytečný. Policisté samotnou dopravní nehodu neviděli, na místo nehody dorazili až poté, proto by nemohli nijak přispět k přesnějšímu zjištění průběhu nehodového děje. Nelze se přitom ztotožnit s tvrzením žalobkyně, že policisté neohledali místo dopravní nehody, ani neprovedli žádné měření. Obsahem spisové dokumentace je podrobná fotodokumentace poškození vozidel i místa nehody, stejně tak je zde obsažen i úřední záznam z ohledání vozidel a plánek místa nehody. Nejvyšší správní soud má ve shodě se stěžovatelem za to, že výslech policistů by nepřinesl nic relevantního nad rámec toho, co již policisté uvedli v dokumentech, které jsou přílohou oznámení o přestupku. Způsob šetření dopravní nehody policisty a jejich jednání vůči žalobkyni není ve věci nijak relevantní, předmětem řízení je, zda se žalobkyně dopustila vytýkaného jednání či nikoliv.

pokračování

[35] Stejně tak výslech R. T., manžela žalobkyně, považuje soud za nadbytečný. R. T. dorazil na místo dopravní nehody až po této nehodě, proto by rovněž nemohl nijak přispět k přesnějšimu zjištění nehodového děje.

[36] Co se týče identifikace řidiče autobusu, tento byl identifikován již policisty, jak je zřejmé z oznámení o přestupku a z úředního záznamu o ohledání vozidel. Řidič autobusu M. B. policistům sdělil, že neviděl, jak došlo k dopravní nehodě, jelikož se stala za autobusem. Jeho výslech by tedy byl ve věci rovněž nadbytečný.

[37] K požadované konfrontaci žalobkyně s R. R. soud v první řadě uvádí, že žalobkyně v průběhu správního řízení konfrontaci nepožadovala. Žalobkyně, resp. její zástupce, požadoval, aby byla opětovně vyslechnuta a mohla se vyjádřit k výpovědi R. R., nikoliv aby byla provedena konfrontace. Požadavek na provedení konfrontace se objevuje až při jednání u krajského soudu. Lze připustit, že konfrontace by mohla odstranit některé rozpory ve výpovědi žalobkyně a R. R. ohledně průběhu nehodového děje, s ohledem na skutečnost, že spáchání přestupku žalobkyní bylo bez důvodných pochybností prokázáno fotografiemi poškození vozidel účastníků nehody a fotografiemi místa nehody, je však požadovaná konfrontace nadbytečná. Skutková verze žalobkyně byla bezpečně vyvrácena (viz výše).

[38] Pro posouzení fotodokumentace poškození vozidel nejsou nutné odborné znalosti, resp. vypracování znaleckého posudku. I bez těchto znalostí je zjevné, že se vozidla střetla bočně, tj. levý bok vozidla žalobkyně a pravý bok vozidla R. R. V době, kdy došlo ke střetu, tedy již bylo vozidlo R. R. vedle vozidla žalobkyně. Pro podrobnější zkoumání průběhu nehodového děje navíc chybí přesnější vstupní údaje (např. brzdné dráhy vozidel), na základě nichž by mohl znalec vyhotovit znalecký posudek.

#### IV. Závěr

[39] Ze shora uvedených důvodů Nejvyšší správní soud v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. zrušil rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení. V souladu s ustanovením § 110 odst. 4 s. ř. s. je krajský soud vázán právním názorem uvedeným v tomto rozhodnutí. V dalším řízení se krajský soud bude zabývat právní kvalifikací jednání žalobkyně a vypořádá všechny řádně uplatněné žalobní námitky.

[40] O náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti rozhodne krajský soud v novém rozhodnutí, jak je stanoveno v § 110 odst. 3 s. ř. s.

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

V Brně dne 18. listopadu 2015

JUDr. Barbara Pořízková  
předsedkyně senátu