



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Radovana Havelce a soudců JUDr. Jaroslava Vlašína a Mgr. Tomáše Kocourka v právní věci žalobce **J. R.**, zastoupeného JUDr. Evou Kubikovou, advokátkou se sídlem Plzeň, Havlíčkova 20, proti žalovanému **Krajskému úřadu Plzeňského kraje**, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 21. 6. 2019, č. j. 17 A 27/2018-40,

takto:

- I.** Kasační stížnost **se zamítá**.
- II.** Žalobce **ne má** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III.** Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

[1] Výrokem ad I. rozhodnutí Magistrátu města Plzně (dále jen „magistrát“) ze dne 27. 9. 2017, č. j. MMP/238842/17, byl žalobce, jakožto účastník dopravní nehody, uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 30. 6. 2017 (dále jen „zákon o silničním provozu“), v souvislosti s porušením § 4 písm. a) téhož zákona, za což mu byla uložena pokuta 1 600 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Výrokem ad II. byl uznán vinným ze spáchání přestupku i druhý účastník dopravní nehody M. B.; i jemu byla uložena pokuta a povinnost uhradit náklady přestupkového řízení. Odvolání proti tomuto rozhodnutí zamítl žalovaný rozhodnutím ze dne 20. 12. 2017, č. j. PK-DSH/15030/17. Žalobce se uvedeného přestupku dopustil tím, že dne 10. 11. 2016 v době okolo 07:52 hodin jel jako řidič vozidla tovární značky X, MPZ: „D“ X, v Plzni, po vozovce pravého jízdního pruhu kruhového objezdu Rondel Karlovarská, ve směru jízdy od nájezdu z centra města ke sjezdu na vozovku ul. Otýlie Beníškové, přičemž se v prostoru tohoto sjezdu nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval majetek jiných osob a své chování nepřizpůsobil situaci v provozu na pozemních komunikacích, neboť s vozidlem pokračoval v plynulé jízdě, až najel velmi těsně k pravému boku autobusu RZ: X řidiče M. B., v době, kdy bylo zřejmé, že řidič B., který při jízdě

před vozidlem žalobce po vozovce levého jízdního pruhu kruhového objezdu najíždí před jeho vozidlo do ústí ul. Otýlie Beníškové. Jednání žalobce bylo jednou z příčin dopravní nehody, při níž došlo ke střetu pravého boku autobusu s levou přední částí vozidla žalobce. Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na zúčastněných vozidlech ve výši 70 000 Kč.

[2] Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného žalobou u Krajského soudu v Plzni, který ji shora uvedeným rozsudkem zamítl. Krajský soud se neztotožnil s námitkami žalobce, že viníkem nehody je výhradně řidič autobusu a že správní orgány nesprávně posoudily spoluzavinění dopravní nehody oběma řidiči. Uvedl, že z kamerového záznamu, který zachycuje přednehodový i nehodový děj, je zřejmé, že v pravém jízdním pruhu kruhového objezdu, v němž jel žalobce, se pohybovala kolona vozidel. V této koloně se v prostoru výjezdu na ul. O. Beníškové vytvořila mezera. Do této mezery řidič autobusu vjel z levého jízdního pruhu kruhového objezdu současně s vozidly jedoucími při pravém okraji výjezdu. Tato vozidla řidič autobusu neohrozil, neboť projela bez brzdění či změny směru jízdy. Ze záznamu je dále patrné, že autobus se ve výjezdu z kruhového objezdu nacházel již v době, kdy vozidlo žalobce na sjezd teprve najíždělo. Žalobce tedy měl autobus po celou dobu ve svém zorném úhlu a musel jej registrovat, což ostatně sám potvrdil. S ohledem na vzdálenost mezi autobusem a vozidlem žalobce nebyl žalobce v době vjetí autobusu do výjezdu z kruhového objezdu nijak ohrožován. Žalobce pokračoval v jízdě, až se dostal těsně k pravému boku autobusu. Krajský soud nijak nezpochybnil tvrzení žalobce, že v době střetu jeho vozidlo již stálo, tato skutečnost však podle jeho názoru nemá na posouzení zavinění dopravní nehody žádný vliv, neboť z kamerového záznamu je zcela nepochybné, že žalobce své vozidlo zastavil až v okamžiku, kdy již nemohl v jízdě pokračovat z důvodu zužujícího se jízdního koridoru. Z kamerového záznamu vyplývá, že žalobce zastavil vozidlo jednu sekundu před střetem, přestože manévr autobusu zaregistroval již deset sekund předem. Autobus se totiž pohyboval v zorném úhlu žalobce a po celou dobu dával znamení o změně směru jízdy. V tomto případě by tedy k odvrácení kolize postačovalo mírné snížení rychlosti ze strany žalobce a umožnění průjezdu řidiči autobusu, a to zvláště za situace, kdy řidič autobusu svůj úmysl vyjet z kruhového objezdu na ul. O. Beníškové, ale i následné přemístění z levé části jízdního pruhu této ulice k jejímu pravému okraji, dával včas na vědomí znamením o změně směru jízdy vpravo. Postačila by tedy pouhá ohleduplnost a řidičská solidarita ze strany žalobce.

[3] Krajský soud poukázal na to, že žalobce na jednu stranu tvrdí, že odstup mezi vozidly, jehož využil řidič autobusu, vznikl reakcí na situaci, kterou na místě svým manévrem vyvolal řidič autobusu a která žalobci připadala krizová, na druhou stranu před správními orgány uvedl, že mu nic nebránilo plynule pokračovat v jízdě, neboť nemohl předvídat, že si řidič autobusu přednost v jízdě vynutí; tím však své tvrzení o ohrožení ze strany řidiče autobusu zároveň vyvrací. Krajský soud shledal, že z provedených důkazů bylo jednoznačně prokázáno, že žalobce se nechoval ohleduplně a ukázněně, a shora popsaným jednáním se spolupodílel na zavinění předmětné dopravní nehody. Zastavení a zatroubení v bezprostřední blízkosti autobusu jej nezbavuje odpovědnosti za její spoluzavinění.

[4] Krajský soud se neztotožnil s námitkou nedostatečně zjištěného skutkového stavu a nesprávně vyvozených skutkových závěrů. Uvedl, že z důkazů provedených před správními orgány (zejména ze záznamu z kamery umístěné ve vozidle žalobce a jím dodaných snímků z místa předmětné dopravní nehody, z úředního záznamu, situačního náčrtku místa dopravní nehody a fotodokumentace) je prokázáno, že jednání žalobce (těsné najetí k pravému boku autobusu) bylo jednou z příčin dopravní nehody. Druhou příčinou bylo jednání řidiče autobusu, který si najížděním z levého jízdního pruhu kruhového objezdu do výjezdu na ul. O. Beníškové a následným postupným najížděním k pravému okraji vozovky vynucoval přednost v jízdě, čímž za situace existující kolony vozidel v pravém pruhu omezil jiné účastníky silničního provozu. Jakkoli se žalobce v pravém jízdním pruhu, z něhož vyústí výjezd na ul. O. Beníškové, nacházel zcela v souladu se zákonem, je nutno s ohledem na situaci v silničním provozu, která

pokračování

nastala před jeho vozidlem, přijmout závěr, že žalobce měl reagovat a zpomalit jízdu svého vozidla a zastavit s větším předstihem, tedy ve větší vzdálenosti od pravého boku autobusu. I řidič jedoucí ve správném jízdním pruhu, tedy jednající v souladu s právním předpisem, má totiž povinnost reagovat včas na situaci v silničním provozu vzniklou případně i protiprávním jednáním jiného řidiče. To žalobce zjevně neučinil, protože pokračoval dále v jízdě i přes zužující se koridor a zastavil těsně u pravého boku autobusu až v situaci, kdy v jízdě reálně nemohl pokračovat. Krajský soud v této souvislosti podotkl, že v přestupkovém řízení je odpovědnost za přestupek posuzována individuálně. U každého účastníka dopravní nehody je tedy vždy samostatně posuzováno, zda jednal protiprávně a zda toto protiprávní jednání bylo v příčinné souvislosti s dopravní nehodou. Proto i za situace, kdy řidič autobusu svým manévrem zúžil jízdní koridor žalobce, čímž porušil § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a spáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona, neboť spoluzavinil vznik nehody, byl žalobce nadále povinen chovat se ohleduplně a ukázněně ve smyslu § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně dopadala na oba účastníky dopravní nehody. Ti tuto svou povinnost nerespektovali, což oboustranně zapříčinilo střet předmětných vozidel.

[5] Provedené důkazy byly podle názoru krajského soudu žalovaným i magistrátem hodnoceny řádně a v souladu se zásadou volného hodnocení důkazů. K námitce neprovedení důkazu znaleckým posudkem uvedl, že správní orgán není návrhy účastníků řízení vázán, vždy však musí provést důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci. Jelikož takové důkazy provedeny byly, provádění znaleckého posudku bylo v daném případě nadbytečné, neboť nebylo zapotřebí zodpovědět odborné otázky například ohledně příčiny dopravní nehody, místa střetu, technické přijatelnosti výpovědí atd. S důvody odmítnutí tohoto důkazního návrhu se krajský soud plně ztotožnil a ze stejných důvodů tento důkaz neprovedl ani sám.

[6] Proti tomuto rozsudku podává žalobce (dále jen „stěžovatel“) kasační stížnost, kterou opírá o důvody podle § 103 odst. 1 písm. a) a b) soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“).

[7] Stěžovatel trvá na tom, že nehodu způsobil výlučně řidič autobusu tím, že donutil stěžovatele snížit rychlost a zastavit, přičemž nakonec pouze pohybem autobusu vůči stojícímu vozidlu stěžovatele způsobil kolizi. Kdyby řidič autobusu rovněž zastavil, k nehodě by nedošlo. Skutečnost, že vozidlo stěžovatele při střetu stálo, vyplývá z kamerového záznamu a konstatoval ji i žalovaný; to je přitom v rozporu se závěry krajského soudu o příčině nehody. Ani skutková věta popisu skutku v zahájeném řízení o přestupku neodpovídá skutkovému ději, neboť z ní nevyplývá zjištěný závěr, že ke střetu došlo vůči stojícímu vozidlu stěžovatele, a to ve sjezdu, kam řidič autobusu najel z levého jízdního pruhu. Krajský soud uvedl, že k odvrácení střetu by stačilo pouze snížení rychlosti jízdy, stěžovatel však zpomalil, a na protiprávní jednání řidiče autobusu tedy reagoval. Když zjistil, že si řidič autobusu vynucuje vjezd k pravému okraji vozovky, zastavil a zatroubil, aby zabránil střetu. Řidič autobusu ale namísto toho zrychlil a narazil do vozidla stěžovatele.

[8] Krajský soud dále na jednu stranu uvádí, že pokud žalobce přibrzdil poté, co autobus vjel do prostoru výjezdu, nelze v tom spatřovat ohrožení ve smyslu zákona o silničním provozu, na druhou stranu však stěžovateli vytýká, že na nestandardní chování řidiče autobusu nereagoval alespoň mírným snížením rychlosti; sám tedy potvrdil, že stěžovatel reagoval ohleduplně. Pokud krajský soud z kamerového záznamu dovodil, že ostatní vozidla před stěžovatelem bezkolizně projela, nabízí se otázka, proč řidič autobusu nenechal projet i stěžovatele. To ostatně stěžovatel legitimně očekával. Zapnutý ukazatel změny směru jízdy neopravňoval řidiče autobusu k žádné přednosti a není ani podstatné, že řidič autobusu najel do výjezdu ještě před stěžovatelem. Řidič autobusu o stěžovateli věděl a neměl důvod se domnívat, že stěžovatel nebude pokračovat v jízdě; stěžovatel naopak nemohl předvídat, že si řidič autobusu přednost vynutí a nevyčká, až bude mít pro svůj manévř dostatek místa.

[9] Stěžovatel nesouhlasí názorem krajského soudu, že řidič, který jede podle pravidel silničního provozu, je povinen reflektovat jednání řidiče, který tato pravidla nerespektuje. To by totiž znamenalo, že jednání řidiče autobusu požívá vyšší právní ochrany než jednání stěžovatele, který se chová podle pravidel silničního provozu a důvodně očekává, že tak budou činit i ostatní.

[10] Krajský soud také pochybil, pokud převzal závěry žalovaného týkající se odmítnutí důkazního návrhu znaleckým posudkem. Stěžovatel nepovažuje důkazy provedené ve správním řízení za natolik jednoznačné ve vztahu ke spoluzavinění obou řidičů. O tom svědčí skutečnost, že skutková věta přestupku se v rozhodnutích správních orgánů opakovaně měnila (žalovaný rozhodnutím ze dne 10. 5. 2017 první rozhodnutí magistrátu ve věci zrušil).

[11] Ve vyjádření ke kasační stížnosti se žalovaný ztotožnil se závěry krajského soudu. Odkázal na odůvodnění napadeného rozsudku, své vyjádření k žalobě a napadené rozhodnutí, kde byly obdobné námitky stěžovatele dostatečně vypořádány.

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

[13] Kasační stížnost není důvodná.

[14] Stěžovatel krajskému soudu předně vytýkal, že z kamerového záznamu vyvodil nesprávné skutkové závěry, tedy že nerefletoval, že autobus se střetl se *stojícím* vozidlem stěžovatele. Této námitce nelze přisvědčit. Stěžovatel pomíjí, že krajský soud uvedenou skutečnost nikterak nezpochybnil; naopak, na str. 7 v bodu 17. napadeného rozsudku konstatoval, že ačkoli stěžovatel bezprostředně před nárazem (jednu sekundu) *zastavil*, nemělo to na posouzení jeho spoluzavinění dopravní nehody žádný vliv. O manévru řidiče autobusu byl totiž stěžovatel zpraven již deset sekund před tím, a to nejen pohybem autobusu, ale i jeho znamením o změně směru jízdy. Krajský soud v této souvislosti vysvětlil, že k *zastavení* vozidla donutilo stěžovatele teprve zúžení jeho jízdního koridoru do té míry, že již nemohl v jízdě pokračovat. K odvrácení střetu by přitom postačilo, kdyby stěžovatel na nedovolené jednání řidiče autobusu reagoval s větším předstihem, tj. zpomalil jízdu, respektive zastavil ve větší vzdálenosti od pravého boku autobusu (viz str. 7-8 bod 18. napadeného rozsudku).

[15] Důvodná není ani námitka, že skutková věta v rozhodnutí o přestupku neodpovídá výše popsanému skutkovému ději, tj. že autobus narazil do *stojícího* vozidla stěžovatele. Smyslem skutkové věty je vymezit skutek tak, aby skutkové okolnosti vytýkaného jednání bylo možné podřadit pod jednotlivé znaky skutkové podstaty přestupku, a zároveň jej nezaměnitelným způsobem identifikovat, tedy odlišit sankcionované jednání od jednání jiných. Skutková věta by měla vystihovat podstatu skutku, tedy popsat právně relevantní jednání, následek a příčinný vztah mezi nimi. Těmto požadavkům rozhodnutí magistrátu (potvrzené rozhodnutím žalovaného) dostalo. V rozhodnutí magistrátu je protiprávní jednání stěžovatele popsáno tak, že stěžovatel „s vozidlem pokračoval v plynulé jízdě, až najel velmi těsně k pravému boku autobusu, RZ X řidiče M. B. v době, kdy bylo zřejmé, že řidič B., který při jízdě před vozidlem řidiče R. [stěžovatele] po vozovce levého jízdního pruhu kruhového objezdu najíždí před jeho vozidlo [...], kdy toto jednání bylo jednou z příčin předmětné dopravní nehody“. Fakt, že ve skutkové větě není výslovně uvedeno, že vozidlo stěžovatele v okamžiku střetu s autobusem stálo, je z pohledu kvalifikace jeho jednání jako přestupku irelevantní. Stěžovateli totiž bylo vytýkáno, že se nechoval ohleduplně a ukázněně a nepřizpůsobil jízdu aktuální situaci v provozu; konkrétně, že včas nepřibrzdil, respektive nezastavil za autobusem, který mu (nedovoleně) zkřížil jízdní dráhu, ačkoli stěžovatel manévr

pokračování

řidiče autobusu registroval s dostatečným předstihem, aby se mohl hrozící kolizi vyhnout. Podstata sankcionovaného jednání (skutečnost, že stěžovatel *nezastavil dříve*, aby zabránil střetu vozidel), přitom z výše uvedené citace skutkové věty rozhodnutí magistrátu vyplývá naprosto jasně. Pro úplnost Nejvyšší správní soud uvádí, že výraz „*najel*“, použitý ve výroku rozhodnutí, vůbec nepopírá stěžovatelem vyzdvihovanou nuanci skutkového děje, tedy že jeho vozidlo v okamžiku střetu stálo.

[16] Stěžovatel dále namítal, že na jednání řidiče autobusu reagoval tím, že nejdříve zpomalil a následně zastavil a zatroubil. K tomu zdejší soud uvádí, že ani toto tvrzení nečinil krajský soud sporným. Jak již bylo uvedeno výše, příčina dopravní nehody na straně stěžovatele spočívala v tom, že pokračoval v jízdě až do okamžiku, kdy nemohl jinak než – z důvodu zatarasení jeho jízdního koridoru – zastavit, ačkoli mu nic nebránilo zareagovat tímto způsobem dříve, tj. umožnit řidiči autobusu průjezd a střetu s ním se vyhnout.

[17] Nejvyšší správní soud nesouhlasí se stěžovatelem ani v tom, že krajský soud *de facto* uznal, že stěžovatel jednal ohleduplně, jestliže za autobusem přibrzdil. Nutno podotknout, že v tomto bodě kasační stížnosti stěžovatel napadený rozsudek poněkud dezinterpretuje. V pasáži, na kterou poukazuje, se totiž krajský soud vyjadřoval k té části skutkového děje, kdy se mezi autobusem a vozidlem stěžovatele utvořil odstup, v důsledku čehož nemohl být stěžovatel autobusem nijak ohrožován, a kdy stěžovatel zpomalil. V návaznosti na to krajský soud konstatoval, že ve zpomalení jízdy stěžovatele nelze spatřovat ohrožení ve smyslu § 2 písm. l) zákona o silničním provozu. Nedostatek ohleduplnosti však krajský soud shledal v tom, že stěžovatel sice nejdříve přibrzdil, následně však pokračoval v jízdě, a to tak dlouho, až zúženým výjezdem z kruhového objezdu nemohl projet a byl donucen zcela zastavit, a to ve chvíli, kdy již nebylo možné se kolizi vyhnout (viz str. 7 bod 17. napadeného rozsudku).

[18] Stěžovatel se dále hájil tím, že legitimně očekával, že mu řidič autobusu umožní volný průjezd a že zapnutý ukazatel směru jízdy, ani najetí do výjezdu před stěžovatelem neopravňovalo řidiče autobusu k přednosti v jízdě. Tato námitka je ovšem z hlediska závěru o spoluzavinění dopravní nehody stěžovatelem zcela irelevantní. Jak správně podotkl krajský soud, bez viny na předmětné dopravní nehodě není ani řidič autobusu, který z levého jízdního pruhu kruhového objezdu vjel přes jeho pravý pruh přímo do výjezdu na ul. O. Beníškové tak, že stěžovateli zúžil jízdní koridor a donutil jej zastavit. Stěžovatel tedy zbytečně polemizuje se spoluzaviněním dopravní nehody řidičem autobusu za situace, kdy o podílu tohoto řidiče na předmětné nehodě není pochyb (a byl za to i v přestupkovém řízení potrestán). Naproti tomu stěžovatel ke vzniku nehody přispěl tím, že se nechoval ohleduplně vůči jinému (byť protiprávně jednajícímu) řidiči, tj. nezamezil střetu tím, že nezastavil vozidlo včas.

[19] Přisvědčit nelze ani námitce, že sankcionováním stěžovatelova jednání je poskytována vyšší právní ochrana řidičům, kteří nerespektují pravidla silničního provozu. S obdobnou žalobní argumentací se krajský soud podrobně vypořádal na str. 8 v bodech 18. a 19. napadeného rozsudku, kde vyložil, že odpovědnost za přestupek je vždy posuzována individuálně. Ve vztahu ke každému účastníku dopravní nehody je tedy třeba posoudit, zda jednal protiprávně a zda jeho jednání je v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody. To znamená, že i řidič jedoucí v souladu s právními předpisy je podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu, byť zapříčiněnou protiprávním jednáním jiného řidiče. Nedostojí-li této povinnosti, tj. nepřizpůsobí-li jízdou vzniklé dopravní situaci, aby zabránil dopravní nehodě, dopouští se rovněž přestupku spočívajícího v porušení § 4 písm. a) citovaného zákona.

[20] Nejvyšší správní soud se s tímto odůvodněním plně ztotožňuje. Stěžovatel ostatně v této části kasační stížnosti pouze jinými slovy opakuje své žalobní výhrady a nevznáší proti závěrům

krajského soudu žádné konkurující argumenty. Postačí proto uvést, že krajským soudem vyslovený právní názor je zcela v souladu s judikaturou tohoto soudu i Nejvyššího soudu, týkající se aplikace výjimky z principu omezené důvěry v dopravě. Podle této zásady může řidič motorového vozidla spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky silničního provozu jen tehdy, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. „*Výjimkou z této zásady jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může [řidič] jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude*“ (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011). Obdobně judikoval i Nejvyšší správní soud, a to například stran povinností řidiče při předjíždění. V rozsudku ze dne 4. 5. 2020, č. j. 10 As 262/2018-39, konstatoval, že ani řidič, který řádně provedl všechny přípravné úkony nutné pro faktické započítání odbočování, se nemohl bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo jej například nezačne (byť i v rozporu s pravidly silničního provozu) předjíždět (srov. též rozsudky tohoto soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89, a ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32).

[21] Stěžovatel konečně krajskému soudu, potažmo správním orgánům, vytýkal neprovedení důkazu znaleckým posudkem ve vztahu k technické příčině nehody. V této souvislosti je vhodné připomenout, že řízení ve správním soudnictví, včetně řízení o kasační stížnosti, je ovládáno dispoziční zásadou. Nejvyšší správní soud ve své ustálené judikatuře zastává názor, že „[u]vedení konkrétních stížných námitek [...] nelze nahradit zopakováním námitek uplatněných v odvolání nebo v žalobě, neboť odvolací a žalobní námítka směřovaly proti jiným rozhodnutím, než je rozhodnutí přezkoumávané Nejvyšším správním soudem“ (viz rozsudek ze dne 26. 10. 2007, č. j. 8 Afs 106/2006 58). Obecně vzato „*stěžovatelům nic nebrání zopakovat žalobní argumentaci v případech, kdy ji krajský soud dostatečně nevypověděl, směřuje-li taková argumentace k existenci kasačního důvodu ve smyslu ustanovení § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. (tedy nepřezkoumatelnosti soudního rozhodnutí či jiné vadě řízení před krajským soudem – v tomto případě nevyčerpání žalobou vymezeného předmětu řízení). Nejsou-li stěžovatelé spokojeni se skutkovým či právním posouzením věci, musí být z obsahu kasační stížnosti zřejmé, které závěry krajského soudu pokládají stěžovatelé za nedostatečné, respektive nesprávné, a z jakého důvodu. Neobsahuje-li kasační stížnost takovou argumentaci, je nutno na ni nablížet jako na nepřijatelnou, neboť se míjí s kasačními důvody uvedenými v § 103 s. ř. s. (viz § 104 odst. 4 s. ř. s.)*“ (rozsudek ze dne 14. 6. 2017, č. j. 3 As 123/2016-40).

[22] Pokud stěžovatel v kasační stížnosti namítal, že důkazy provedené ve správním řízení „*nejsou tak jednoznačné*“, neboť „*rozhodnutí o příčině kolize, stejně jako skutková věta přestupku [se] opakovaně měnila*“, pouze tím stručně parafrázoval námitku, která již byla přezkoumatelným způsobem vypořádána v řízení před krajským soudem (viz bod [4] až [5] tohoto odůvodnění). Stěžovatel se tak fakticky omezuje na prostý nesouhlas s názorem krajského soudu, aniž by s ním jakkoli věcně polemizoval. Jak již bylo uvedeno výše, stěžovatel je v kasační stížnosti povinen vylicít, jakých konkrétních nesprávných úvah, hodnocení či závěrů se měl krajský soud dopustit, jakož i ozřejmit svůj právní náhled na to, v čem je tato nesprávnost spatřována (srov. přiměřeně též rozsudek rozšířeného senátu tohoto soudu ze dne 20. 12. 2005, č. j. 2 Azs 92/2005-58, č. 835/2006 Sb. NSS). Obsah kasační stížnosti tak v této části nesplňuje pro svoji nekonkrétnost výše uvedené požadavky a věcně se proto nejedná o kasační námitku ve smyslu ustanovení § 103 odst. 1 s. ř. s.

[23] Ze všech shora uvedených důvodů Nejvyšší správní soud shledal, že kasační stížnost není důvodná. Za podmínek vyplývajících z § 110 odst. 1 *in fine* s. ř. s. ji proto rozsudkem zamítl.

pokračování

[24] O náhradě nákladů tohoto řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 odst. 1, věty první s. ř. s., ve spojení s § 120 s. ř. s. Vzhledem k tomu, že stěžovatel byl v řízení o kasační stížnosti procesně neúspěšný, právo na náhradu nákladů řízení mu nenáleží. Pokud jde o procesně úspěšného účastníka – žalovaného, v jeho případě nebylo prokázáno, že by mu v řízení před Nejvyšším správním soudem jakékoliv důvodně vynaložené náklady vznikly; soud tak žalovanému náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti nepřiznal.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 24. června 2021

Mgr. Radovan Havelec
předseda senátu