



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Ondřeje Mrákoty, soudce Zdeňka Kühna a soudkyně Michaely Bejčkové v právní věci žalobce: **T. S.**, zast. advokátem Mgr. Jakubem Beránkem, Děčínská 361/7, Česká Lípa, proti žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**, U Jezu 642/2a, Liberec, proti rozhodnutí žalovaného ze dne 14. 12. 2020, čj. OD 932/20-2/67.1/20211/NL, v řízení o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem, pobočky v Liberci, ze dne 26. 4. 2021, čj. 60 A 2/2021 - 26,

t a k t o :

- I.** Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II.** Žalovaný **je p o v i n e n** zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 3 400 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí k rukám jeho zástupce Mgr. Jakuba Beránka, advokáta.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

[1] Rozhodnutím Městského úřadu Česká Lípa ze dne 21. 8. 2020 byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), za porušení povinnosti dle § 19 odst. 1 téhož zákona. Přestupku se žalobce z nedbalosti dopustil tím, že dne 14. 4. 2020 v 16.00 hod. řídil vozidlo VW Transporter a při jízdě na silnici č. I/9 mezi obcí Pihel a Česká Lípa, v blízkosti benzinové čerpací stanice Vendys nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Hyundai a když jeho řidička byla nucena k intenzivnímu brždění, zezadu do tohoto vozidla narazil. Za to byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč.

[2] Proti rozhodnutí městského úřadu podal žalobce odvolání, které žalovaný rozhodnutím ze dne 14. 12. 2020 zamítl a rozhodnutí městského úřadu potvrdil.

[3] Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného žalobu ke krajskému soudu, který jí vyhověl a rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[4] Podle krajského soudu nelze dovodit, že dopravní nehoda žalobcova vozidla VW Transporter vyplynula z běžného silničního provozu, kdy žalobce mohl a měl očekávat, že další jízdou řidičky vozidla VW Passat (J. K.) dojde k ohrožení vozidla Hyundai a následnému intenzivnímu brždění tohoto před žalobcem jedoucího vozidla a jeho vybočení vpravo ke středu vozovky. Kolize žalobcova vozidla s vozidlem Hyundai byla vyvolána způsobem jízdy vozidla VW Passat, jehož řidička v rozporu s pravidly silničního provozu předjížděla vozidlo Hyundai zprava v přípojovacím pruhu od čerpací stanice, přičemž následně v místě, kde přípojovací pruh končí, nedala přednost vozidlům jedoucím v průběžném pravém jízdním pruhu, dokončila manévr předjíždění a najetím vlevo ohrozila vozidlo Hyundai, jehož řidička (svědkyně V. R.) musela na vzniklou situaci prudce reagovat. S ohledem na tzv. princip omezené důvěry nelze po žalobci spravedlivě požadovat, aby předpokládal, že řidička vozidla VW Passat v přípojovacím pruhu kromě nedovoleného předjíždění vozidel nedá přednost vozidlu Hyundai jedoucímu v pravém průběžném jízdním pruhu, předjížděcí manévr dokončí a zařadí se před toto vozidlo najetím na něj způsobem, na který byla nucena řidička Hyundai prudce reagovat.

[5] Krajský soud přisvědčil žalobci, že při posouzení zavinění přestupku správní orgány nevzaly v potaz skutečnosti svědčící v jeho prospěch. Ve prospěch žalobce svědčila především svědecká výpověď řidičky vozidla Hyundai, která potvrdila, že žalobcova jízda byla klidná a po celou dobu jízdy za jejím vozidlem byla vzdálenost mezi vozidly přiměřená situaci v provozu na pozemní komunikaci. Dle této svědkyně také způsob jízdy řidičky vozidla VW Passat neodpovídal běžné dopravní situaci a tato řidička vyvolala kolizní stav, kdy řidičce Hyundai ke zvládnutí situace zřejmě napomohl též tzv. asistent brždění. Podle krajského soudu manévr řidičky VW Passat nelze hodnotit jako předvídatelnou okolnost jen proto, že žalobce i řidička vozidla Hyundai vnímali jízdu tohoto vozidla jako agresivní a nebezpečnou. Ve prospěch žalobce svědčí dle názoru krajského soudu i jeho tvrzení o dodržení tzv. pravidla dvou sekund.

II. Kasační stížnost a vyjádření žalobce

[6] Žalovaný (stěžovatel) podal proti rozsudku krajského soudu kasační stížnost.

[7] Stěžovatel namítl, že se v projednávané věci nejednalo o standardní situaci v provozu na pozemních komunikacích.

[8] Řidička VW se totiž již před danou kolizní situací chovala neohleduplně, riskantně až agresivně. Tzv. pravidlo dvou sekund pro dodržení dostatečné bezpečné vzdálenosti je pouze doporučením a nelze jej použít ve všech situacích. Vždy je nutné zohlednit všechny okolnosti konkrétního případu (technický stav pozemní komunikace, hustotu provozu, technický stav vozidla, povětrnostní podmínky, zkušenosti řidiče, ostatní účastníky silničního provozu atd.). Podle názoru stěžovatele žalobce mohl a měl zvětšit odstup od před ním jedoucího vozidla Hyundai, a to právě s ohledem na neobvyklé chování řidičky vozidla VW Passat.

[9] Dále stěžovatel uvedl, že dle § 17 odst. 1 věty třetí zákona o silničním provozu *se při jízdě v přípojovacím nebo odbočovacím pruhu smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu*. Stěžovatel sice připustil, že v daném úseku pozemní komunikace bylo dopravní značkou B 21a Zákaz předjíždění, řidičům zakázáno předjíždět motorové vozidlo vlevo s výjimkou motocyklu bez postranního vozíku, avšak řidička vozidla VW Passat se pohybovala vpravo a v přípojovacím pruhu, takže se z její strany nemohlo jednat o „nedovolené předjíždění“, jak dovodil krajský soud. Dále stěžovatel zdůraznil, že podle § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu *při zařazování z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu*, může je však omezit.

pokračování

[10] Stěžovatel uznal, že řidička vozidla VW Passat neužila v daném případě připojovacího pruhu k účelu, ke kterému byl na daném místě vybudován (zřízen), ale argumentoval, že žalobce již z předcházejícího protiprávního jednání této řidičky mohl předpokládat, že v tomto jednání bude pokračovat, a to i jiným jednáním). Žalobce byl proto povinen dodržet dostatečnou bezpečnou vzdálenost za vozidlem Hyundai tak, aby se mohl vyhnout srážce s jejím vozidlem, pokud by řidička Hyundai náhle snížila rychlost jízdy nebo zastavila vozidlo, a to i z důvodu, že ji omezí nebo ohrozí řidička VW Passat při vjíždění z připojovacího pruhu do pruhu průběžného.

[11] Stěžovatel zdůraznil, že řidička Hyundai zastavila, aniž by došlo ke střetu jejího vozidla s vozidlem VW Passat. Tato okolnost je podle názoru stěžovatele podstatná a krajský soud ji dostatečně neposoudil. Pokud totiž byli žalobce a řidička Hyundai vystaveni stejným okolnostem, které spočívaly v bezprostřední účasti při agresivní jízdě řidičky VW Passat, a oba dle mínění krajského soudu neporušili § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, je nutno také zohlednit, že každý z nich reagoval na tuto jízdu jinak a s odlišným výsledkem – řidička Hyundai, která byla navíc nebezpečným manévrem řidičky VW Passat přímo ohrožena, své vozidlo ubrzдила, ale žalobce nikoliv. Situace by dle stěžovatele byla odlišná, pokud by došlo ke střetu vozidla Hyundai s vozidlem VW Passat, tj. pokud by žádný z řidičů své vozidlo neubrzdil.

[12] Stěžovatel trvá na tom, že se v případě žalobce jednalo o zaviněné jednání – nedbalost nevědomou. Dále se stěžovatel vyjádřil i k záznamu z palubní kamery umístěné ve vozidle VW Transporter, které řídil žalobce. Tento záznam dle vyjádření žalobce nebylo možné přehrát a paměťová karta byla vyhozena do odpadu, což je jen další okolnost, která znevěrohodňuje žalobcovu obhajobu a lze jenom polemizovat nad skutečným důvodem, proč se tak stalo.

[13] Stěžovatelka navrhl, aby NSS napadený rozsudek zrušil a věc vrátil krajskému soudu k dalšímu řízení.

[14] Žalobce zdůraznil, že jeho jízda byla klidná a s dostatečným odstupem od vozidla Hyundai, jehož řidička nejlépe jeho jízdu zhodnotila. Všichni účastníci jednoznačně za viníka kolizní situace označili řidičku VW Passat, která ohrožovala ostatní účastníky silničního provozu, a to již předtím, než počala předjíždět v připojovacím pruhu. Řidička VW Passat užila připojovací pruh k jinému účelu, než ke kterému slouží, a do připojovacího pruhu nevjela z vedlejší komunikace, nýbrž z komunikace hlavní, tj. předjížděla nedovoleným způsobem. Žalobce nemohl předpokládat, že v připojovacím pruhu řidička VW Passat nevyčká a nedá přednost všem vozidlům v pravém jízdním pruhu. Stěžovatel nesprávně vykládá princip omezené důvěry.

[15] Žalobce zdůraznil, že nelze vycházet ze zachycené polohy vozidel, neboť byla zaznamenána až po pohybu s vozidly na základě pokynů policie. Stěžovatel také pomíjí zásadní skutečnost, že řidička Hyundai mohla uhnout vlevo. Srážce se tak vyhnula nejen brzděním, ale i odbočením vlevo, přičemž žalobce levou částí vrazil do pravé části jejího vozidla a pravou do vozidla VW Passat.

[16] Ve shodě s krajským soudem žalobce konstatoval, že je také třeba zkoumat příčinu zpomalení či zastavení vozidel před vozidlem žalobce s ohledem na všechny relevantní okolnosti (viz rozsudky NSS ze dne 19. 8. 2012, čj. 1 As 75/2012 - 76, ze dne 28. 5. 2009, čj. 1 As 18/2009 - 59, popř. nález Ústavního soudu ze dne 4. 10. 2002, sp. zn. IV. ÚS 87/01). Vyhnutí se nehodě není vždy objektivně možné a v tomto případě se nehodě již vyhnout nešlo. Je v souladu s principem omezené důvěry, že nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel silničního provozu jinými

účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání (viz rozsudek NSS ze dne 2. 8. 2006, čj. 3 As 24/2005 - 73).

[17] Žalobce je přesvědčen, že nečekané vjetí do dráhy a nedání přednosti ze strany řidičky VW potvrzuje výše popsané závěry. Je přesvědčen, že se žádného protiprávního jednání nedopustil, neboť po celou dobu jízdy dodržoval bezpečnostní vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem Hyundai, avšak kolizní stav a dopravní nehoda byla způsobena nečekaným protiprávním a ohrožujícím manévrem vozidla VW Passat, což dále opět blíže rozvedl.

[18] Žalovaný navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[19] Kasační stížnost není důvodná.

[20] V projednávané věci je spornou otázkou, zda žalobce jako řidič VW Transporter dodržel bezpečnostní vzdálenost ve smyslu § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého *řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.*

[21] V nyní projednávané věci je sporná již otázka průběhu skutkového děje. V tomto směru nelze žalovanému vyčítat nedostatek snahy či pečlivosti, byť, jak dále rozvedeno, v některých směrech s ním ani NSS nesouhlasí.

[22] Ve věci bylo možné objektivně vycházet prakticky jen z výpovědi samotného žalobce a svědkyně R. – řidičky Hyundai. Z fotografií lze v tomto směru vycházet jen omezeně, protože nezachycují postavení vozidel ihned po nehodě, jak správně dovodil též stěžovatel.

[23] Nesporným je, že ke kolizi došlo poté, co řidička VW Passat nebezpečně a riskantně za hustého provozu ve směru jízdy žalobce a vozidla Hyundai předjížděla zleva ostatní vozidla včetně vozidla žalobce, po posledním předjetí se zařadila do přípojovacího pruhu od benzínové stanice a z pravé strany předjela vozidlo Hyundai, následně se chtěla opět zařadit vlevo do průběžného jízdního pruhu před vozidlo Hyundai, během tohoto manévru začala brzdit. Řidička Hyundai se sice kolizi s vozidlem VW Passat podařilo zabránit intenzivním bržděním a vyhnutím se vlevo, ale to se již nepodařilo žalobci, který zezadu narazil do levé části vozidla Hyundai.

[24] Úvodem NSS souhlasí s výtkou stěžovatelem, že ze strany řidičky VW se při jízdě v přípojovacím pruhem nejednalo o nedovolené předjíždění, byť tento pruh neužila k účelu, ke kterému je určen. Pro posouzení věci však nejde o podstatnou otázku a toto pochybení krajského soudu nemůže mít bez dalšího vliv na zákonnost napadeného rozsudku.

[25] Stěžovatel ve svém rozhodnutí vyšel z přílehlavé judikatury (zejména již citované rozsudky NSS čj. 1 As 18/2009 - 59, čj. 2 As 38/2009 - 64 a čj. 1 As 75/2012 - 75) a NSS též souhlasí se stěžovatelem, že pro posouzení zavinění žalobce je též významná skutečnost, že řidička Hyundai stihla (na rozdíl od žalobce) zabránit střetu s vozidlem VW Passat, jakož i s tím, že tzv. pravidlo dvou sekund pro dodržení dostatečné bezpečné vzdálenosti je pouze doporučením a nelze jej použít ve všech situacích. S dalšími závěry stěžovatele však již NSS nesouhlasí, byť musí připustit, že se v projednávané věci s ohledem na její konkrétní okolnosti jedná o hraniční případ.

pokračování

[26] Stěžovatel se podle názoru NSS mylí již v závěru, že žalobce a řidička Hyundai byli „*vystaveni stejným okolnostem, které spočívaly v bezprostřední účasti při agresivní jízdě řidičky VW Passat..... je nutno také zohlednit, že každý z nich reagoval na tuto jízdu jinak a s odlišným výsledkem – řidička Hyundai, která byla navíc nebezpečným manévrem řidičky VW Passat přímo obrožena, své vozidlo ubrzдила, ale žalobce nikoliv*“. Této argumentaci stěžovatele sice nelze upřít logiku, přesto podle názoru NSS některé okolnosti skutkového děje opomíjí.

[27] Je sice pravda, že řidiče Hyundai se podařilo zabránit střetu s VW Passat, ale nikoliv pouze tím, že své vozidlo ubrzдила. Ze svědecké výpovědi řidičky Hyundai plyne, že střetu s vozidlem VW se vyhnula svou pohotovou reakcí nejen v důsledku brždění (za pomoci tzv. brzdného asistenta), ale též vybočení vozidla vlevo ke středu vozovky. Tím ovšem do jisté míry zúžila „manévrovací prostor“ stěžovateli, neboť spolu s řidičkou VW v podstatě zablokovala celý jízdní pruh, v němž jel žalobce, jakož i část přípojovacího pruhu, z něhož vyjížděla řidička VW a v němž její vozidlo částečně dle výpovědi řidičky Hyundai zůstalo stát. S ohledem na hustotu provozu (viz výpovědi žalobce a řidičky Hyundai) přitom bylo značně nebezpečné, aby se žalobce zároveň s bržděním snažil střetu zabránit vyjetím do protisměru.

[28] NSS nijak nezpochybňuje, že žalobce jako řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem byl povinen ponechat za vozidlem Hyundai dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním (§ 19 odst. 1 zákona o silničním provozu). NSS pouze poukazuje na to, že dle jeho názoru nemá na rozdíl od stěžovatele za to, že situace žalobce a řidičky Hyundai byla zcela totožná. Lze sice předpokládat, že *v obvyklých situacích* bude srážka dvou za sebou jedoucích vozidel dána právě porušením povinnosti stanovené § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu. V tomto případě však pouze ze škodlivého následku (střetu vozidel žalobce a Hyundai) nelze dle názoru NSS bez dalšího usuzovat na to, že žalobce zanedbal potřebnou míru opatrnosti a nedodržel bezpečnostní vzdálenost (srov. též obdobně usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 11. 2021, sp. zn. 7 Tdo 934/2021).

[29] Krajský soud v této souvislosti správně odkázal na přílehlavou judikaturu (především již citované rozsudky NSS čj. 1 As 18/2009 - 59 a čj. 1 As 75/2012 - 76), v níž zdejší soud dovodil, že účelem § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu je přimět řidiče, aby dodržovali bezpečnostní vzdálenost a měli tak možnost včas zareagovat a vyhnout se nehodě. Jak uvedl také stěžovatel, otázku bezpečnostní vzdálenosti je nutno vždy posuzovat se zřetelem na všechny relevantní okolnosti daného případu (např. viditelnost, povětrnostní situace, stav vozovky, zkušenosti řidiče, technický stav vozu atd.; viz též rozsudek NSS ze dne 23. 7. 2009, čj. 2 As 38/2009 - 64). Neurčitý právní pojem „*dostatečná bezpečnostní vzdálenost*“ je podán zákonnou definicí účelově tak, aby se řidič mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla jedoucího před ním.

[30] U přestupků v dopravě hranice okolností, které řidič může či nemůže předvídat, však nelze vymezovat jen v hypotetické rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace. Z hlediska nedbalostního zavinění to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu (objektivní hledisko) zde existuje i subjektivní vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je řidič schopen v konkrétním případě vynaložit. O zavinění může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení chráněného zájmu jsou dány současně (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001).

[31] NSS také v rozsudku čj. 1 As 86/2008 - 63 konstatoval, že „Zavinění – a tedy protiprávnost - nelze dovozovat ex post z toho, že vznikla škoda. To, že někdo svým jednáním vyvolá škodný následek, totiž ještě bez dalšího neznamená, že takový následek zavinil.“

[32] Příkladem situace, kdy srážka vozidel nemusí bez dalšího znamenat porušení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, je například nehoda způsobená náhlým a pravidly silničního provozu nedovoleným manévrem vpředu jedoucího vozidla, neměl-li vzadu jedoucí řidič důvod takového protiprávního jednání vůbec očekávat.

[33] Z hlediska hodnocení příčinné souvislosti je rovněž podstatné posoudit, která příčina byla tou hlavní a podstatnou a bez které by ke škodlivému následku nedošlo. V tomto směru není pochyb o tom, že tou hlavní příčinou byla bezohledná jízda řidičky VW Passat KPass. NSS si je ovšem také vědom, že v případě dopravních nehod platí princip odděleného posouzení porušení právních povinností účastníků dopravní nehody. Zkoumá se, zda řidič porušil pravidla silničního provozu a zda je toto jednání v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody. Není podstatné, zda způsobili dopravní nehodu i další účastníci dopravní nehody. Příčinná souvislost pachatele se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nedošlo. Pro posouzení odpovědnosti za přestupek žalobce proto není bez dalšího významná otázka, zda druhý účastník dopravní nehody porušil pravidla silničního provozu a zda i jeho jednání je příčinou dopravní nehody (např. rozsudek NSS ze dne 1. 2. 2012, čj. 3 As 22/2011 - 74).

[34] Rozhodnou je tedy zejména otázka, zda žalobce mohl jednání řidičky VW Passat předvídat. NSS v této souvislosti nemůže bez dalšího přisvědčit názoru žalovaného, že žalobce mohl a měl s ohledem na nestandardní (neobvyklé) chování řidičky vozidla VW Passat další nebezpečné jednání řidičky VW Passat předvídat a proto mohl a měl zvětšit odstup od před ním jedoucího vozidla Hyundai.

[35] Ve shodě se žalovaným je sice nutné konstatovat, že bezohledná jízda řidička VW Passat měla všechny ostatní účastníky (včetně žalobce) vést ke zvýšené pozornosti a obezřetnosti, ale nelze po nikom požadovat, aby předvídal úplně vše. Manévr řidičky VW Passat byl zjevně nejen pro žalobce, ale také pro řidičku Hyundai, jak plyne z její svědecké výpovědi, zcela překvapivý a rovněž podle názoru NSS nepředvídatelný. Řidička VW Passat nejenže připojovací pruh užila k účelu, k němuž neslouží (tj. k předjíždění ostatních vozidel), ale následně z něj vjela do průběžného pravého jízdního pruhu a následně zabrzdila takovým způsobem, že nejen omezila, ale až „sebevražedně“ ohrozila nejen vozidlo Hyundai, ale v důsledku toho i ostatní účastníky silničního provozu nacházející se v jejím okolí včetně stěžovatele. Manévr stěžovatelky (i s přihlédnutím k její předchozí riskantní jízdě) považuje NSS za natolik nezodpovědný a nečekaný, že až nepřekvapuje, že podle obsahu správního spisu měla řidička VW Passat již od 1. 4. 2020 vysloven zákaz řízení motorových vozidel.

[36] S ohledem na právě uvedené se NSS nemůže ztotožnit s názorem stěžovatele, že se v daném případě jednalo o obvyklou situaci, kterou mohl žalobce vzhledem k přechodí bezohledné jízdě řidičky VW Passat předvídat. Naopak se jako logické jeví, že v okamžiku, kdy tato řidička zjistila, že už sám o sobě nestandardní předjížděcí manévr nestihne v připojovacím pruhu dokončit, bylo lze spíše očekávat, že v připojovacím pruhu zpomalí či zastaví a nikoli, že se „vrhne“ před vozidlo Hyundai. Nelze podle názoru NSS odhlédnout také od již popsáných okolností, za nichž se řidička Hyundai pouze s notnou dávkou štěstí podařilo nenarazit do vozidla VW, jak popsala ve své svědecké výpovědi. O věrohodnosti této svědkyně nemá NSS pochyb, z její výpovědi je zřejmé, že pečlivě v danou dobu sledovala situaci v silničním provozu před i za svým vozidlem. Není tedy ani důvod nevěřit této svědkyni, že jízda vozidla žalobce „byla

pokračování

klidná a po celou dobu, co jelo za mnou, byla vzdálenost mezi vozidly přiměřená situaci v provozu na pozemní komunikaci“. NSS ani nepřehlédl, že popis dopravní situace žalobce a svědkyní, tak jak je popsali u ústního jednání, se shoduje, nelze tedy říci, že by se žalobce nedostatečně věnoval řízení svého vozidla (námitky stěžovatele, které se vztahují k nepoužitelnosti kamerového záznamu z vozidla stěžovatele, jsou jen spekulativní).

[37] NSS tedy shrnuje, že na základě všech výše uvedených důvodů se shoduje se závěrem krajského soudu, že v projednávané věci nelze mít za bezpečně prokázáno, že dopravní nehoda žalobcova vozidla vyplynula z běžného silničního provozu, kdy žalobce mohl a měl očekávat, že další jízdu řidičky VW Passat dojde k ohrožení vozidla Hyundai a následnému intenzivnímu brždění tohoto vozidla a jeho vybočení. V podrobnostech pak odkazuje NSS na napadený rozsudek krajského soudu, s nímž se ztotožňuje.

IV. Závěr a náklady řízení

[38] Ze všech uvedených důvodů dospěl NSS k závěru, že kasační stížnost stěžovatele není důvodná, a proto ji v souladu s § 110 odst. 1 větou poslední s. ř. s. zamítl.

[39] O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 za použití § 120 s. ř. s. Neúspěšný stěžovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti, to má naopak úspěšný žalobce. NSS žalobci přiznal náhradu nákladů řízení za jeden úkon právní služby, a to sepis vyjádření ke kasační stížnosti [tj. úkon podle § 11 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátního tarif)]. Za tento úkon náleží odměna ve výši 3 100 Kč a paušální částka 300 Kč. Celkově je tedy stěžovatel povinen uhradit žalobci na náhradě nákladů řízení částku ve výši 3 400 Kč.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 29. června 2022

Ondřej Mrákota
předseda senátu