



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou ve věci

žalobce: D.S. , nar. ..., bytem ...,
zastoupeného: JUDr. Martina Čejková, advokátka, sídlem Václavské
náměstí 23/828, 110 00 Praha 1,

proti

žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, IČ 70890366, sídlem Škroupova 18,
306 13 Plzeň,

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 5.10.2018 č.j. PK-DSH/9757/18,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá nárok na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou domáhal zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Plzně, Odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků ze dne 24.7.2018 čj. MMP/185852/18, jímž 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, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“), pro porušení § 54 odst. 2 téhož zákona, za což mu byla uložena pokuta 1500,-Kč a náhrada nákladů řízení 1000,- Kč

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

2. Žalobce v žalobě nesouhlasil s obviněním, že by se svým jednáním dopustil porušení ustanovení § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu. Žalobce uváděl, že dne 23. 4. 2017 v době okolo 00:58 hodin vystoupil z nočního autobusu na Americké třídě na zastávce „Mrakodrap“ a chtěl přestoupit na autobus N6 ve směru Letná. Šel po levém chodníku z pohledu od Klatovské ulice. Asi 15 m před obchodem „Ráj kuřáků“ chtěl přejít na druhou stranu ulice. Vzhledem k tomu, že měl na přestup málo času (asi 1 minutu), tak šel rychleji. Před vstupem do vozovky se nezastavoval, protože neviděl přijíždět ze své levé strany žádné vozidlo. Než vstoupil do vozovky, rozhlédl se na levou stranu. Žádné vozidlo neviděl přijíždět, tak stále šel rychlou chůzí. Vozovku přecházel kolmo a při svém pohybu ve vozovce se rozhlížel na obě strany. Když se nacházel v pravém jízdním pruhu ve směru ke Klatovské ulici, ucítil náraz do levého boku, který směřoval do nohou. Před střetem však žádné vozidlo neviděl přijíždět. Řidič L.K. podle žalobce mohl a měl zcela oprávněně předpokládat na vozovce, v daném úseku, větší výskyt chodců, a to v návaznosti na absenci přechodu pro chodce v místě. Místo dopravní nehody bylo rovněž místem zastávek autobusů městské hromadné dopravy v obou směrech vozovky. Je tedy zcela nevyhnutelné, aby řidič dbal zvýšené opatrnosti a právě v této oblasti předvídal pravděpodobný pohyb chodců a tomu přizpůsobil rychlost jízdy svého vozidla a věnoval sledování dopravní situace ve svém bezprostředním okolí zvýšenou pozornost. Tato skutečnost nebyla žalovaným podle žalobce dostatečným způsobem zohledněna. Takový závěr je uveden i ve znaleckém posudku č. 493/8/17, vypracovaném dne 12. 10. 2017 Ing. T.W., znalcem v oboru doprava, podle kterého měl řidič L.K. aktivně sledovat dopravně kritický prostor před přídí autobusu. To znamená sledovat prostor nejenom ve svém jízdním pruhu, ale i v zastávkovém zálivu, věnovat mu zvýšenou pozornost, předjímat vstup chodce, tzn. jet defenzivně. Dle názoru znalce je to v souladu se zásadami správné a bezpečné jízdy. Techniku jízdy řidiče hodnotí znalec jako absolutně nesprávnou a nedostatečnou, vzhledem k tomu, že tento řidič nezastavil na místě dopravní nehody a tvrdil, že chodce před střetem ani v jeho průběhu neviděl. Dle přesvědčení znalce měl řidič vozidla chodce před střetem vidět. Žalobce také nesouhlasil se závěrem o jednoznačném vyvrácení námitky žalobce o nepřiměřeně vysoké rychlosti řidiče předmětného vozidla. Rychlost daného vozidla byla stanovena pouze jako předpoklad, aby bylo vůbec možné popsat nehodový děj, jedná se tedy o rychlost pravděpodobnou, nikoliv nutně reálnou. Při stanovení rychlosti vozidla vycházel znalec toliko ze svědeckých výpovědí a z několika drobných metodických poznatků z praxe (zpravidla se vyskytující závislosti). Pokud znalec uvedl, že rychlost vozidla se pohybovala v rozmezí 40 – 60 km/hod., nebylo dále zkoumáno, zda i v případě, že by se řidič pohyboval dovolenou rychlostí, je tato rychlost přiměřená s ohledem na další zjištěné provozní podmínky (tma, jízda v nočních hodinách, výskyt chodců, zastávky městské hromadné dopravy apod.). Rychlost jízdy vozidla řidiče L.K. byla posouzena i svědky na místě dopravní nehody, kdy tito svědci naopak uvedli, že rychlost vozidla byla vyšší než rychlost v daném úseku dovolená (tj. 50 km/hod.). Z výpovědi řidiče L.K. i ze znaleckého posudku Ing. W. bylo podle žalobce prokázáno, že řidič L.K. se dostatečně nevěnoval řízení a nesledoval situaci na pozemní komunikaci, v důsledku čehož přehlédl žalobce, který přecházel vozovku v bezprostřední blízkosti zastávky autobusů městské hromadné dopravy. Na základě uvedených skutečností proto žalobce nesouhlasil s rozhodnutím žalovaného, který zavinění dopravní nehody spatřoval výlučně na straně žalobce. Důkazní břemeno k prokázání, že jednání majícího znaky skutkové podstaty přestupku se dopustila osoba obviněná z přestupku, spočívá na správním orgánu. Nelze-li vinu obviněného spolehlivě prokázat, musí správní orgán při svém rozhodování vycházet ze zásady „in dubio pro reo“.
3. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl její zamítnutí s tím, že při posuzování přestupků, při nichž došlo k dopravní nehodě, platí princip odděleného posuzování porušení právních povinností účastníky dopravní nehody. Tzn. že porušení pravidel silničního provozu jedním z účastníků dopravní nehody nevyvíňuje ani druhého účastníka z odpovědnosti za porušení pravidel. Ani případný závěr, že pravidla silničního provozu porušil i řidič vozidla, by neodůvodňovala podle žalovaného zrušení napadeného rozhodnutí za situace, kdy porušení pravidel silničního provozu žalobcem bylo nadevší pochybnost prokázáno znaleckým posudkem. Žalobce se ani nemůže

domáhat postihu třetí osoby, neboť přestupky dle zákona o provozu na pozemních komunikacích nejsou návrhové. Dle znalce jím uvedené rozpětí rychlosti jízdy vozidla je konečné a směrodatné, nejde jen o odhad s možností vyšší rychlosti. V tomto rozpětí jsou již zahrnuty možné nepřesnosti vzhledem k menšímu množství stop pro stanovení rychlosti. Pro řidiče v souladu se zásadou in dubio pro reo bylo vycházeno z pro něj nejprůzračnější varianty, podle níž by musel jet rychlostí do 14 km/h, aby střetu zabránil. Za této situace nelze dospět k závěru, že by řidič porušil právní povinnosti. Naproti tomu mohl žalobce střetu zabránit i při rychlosti vozidla 60 km/h. případné překročení povolené rychlosti o 10 km/h není natolik markantní, aby jej chodec s ohledem na princip omezené důvěry nemohl předvídat. Případnými výsledky svědků nemohl být závěr znalce nijak zpochybněn, neboť při podávání vysvětlení uvedl, že viděli vozidlo až po střetu.

4. Součástí správního spisu žalovaného je trestní spis. Podle protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 23.4.2017, v tento den v 00:58 hod. jel v Plzni po vozovce ulice Americká, ve směru od ulice Reslovy do ulice Škroupovy, řidič L.K. s vozidlem značky Volkswagen Golf RZ: ... a u domu Americká 7, u zastávky MHD Mrakodrap chodec-žalobce přecházel vozovku zprava doleva ve směru jízdy řidiče Kličky, v důsledku čehož došlo ke střetu pravého boku vozidla s tělem chodce, který byl odražen na pravý chodník. Řidič L.K. následně od dopravní nehody ujel, aniž by poskytl potřebnou pomoc. K tomu byl opatřen kamerový záznam z křižovatky a policejním orgánům byla podána vysvětlení ze strany osob, které se nacházely na místě nehody. Jednalo se o řidiče autobusu, o cestující v autobuse, řidiče Kličku a žalobce.
5. Podle vysvětlení J.M., který se nacházel v nočním autobuse, byla rychlost řidiče K. 50-60 km/h. Viděl vlastní střet, kdy osobní vozidlo vrazilo do pravého boku chodce, který byl odhozen do prostoru autobusové zastávky. Chodec šel normální chůzí a v době střetu se díval k obchodu Ráj kuřáků.
6. Řidič nočního autobusu F.C. uváděl, že pouze slyšel ránu, podíval se směrem, kde ji slyšel, viděl už ležet osobu v zářezu autobusové zastávky. Rychlost vozidla odhadoval na 80 km/h, nicméně pohled směrem k nehodě byl až následně po ráně.
7. Řidič L.K. při vysvětlení uváděl, že ucítil ránu a vzápětí nezastavil, protože za ním jela vozidla a nechtěl zdržovat provoz, ani ho nenapadlo, že by mohl narazit do chodce. Neviděl žádnou osobu na vozovce ležet za vozidlem. Kdyby věděl, že se střetl s chodcem, tak by okamžitě zastavil. Měl za to, že mu musel chodec na poslední chvíli vběhnout do boku vozidla. Kdyby u autobusu někoho viděl stát, určitě by zastavil. Neviděl žádnou osobu, která by chtěla přejít vozovku. Projížděl okolo autobusů a uváděl, že se rozhlížel, jestli nikdo nepřechází.
8. K nehodě byla pořízena fotodokumentace zaznamenávající situaci po dopravní nehodě, zejména stopy z místa střetu a poškození automobilu. Podle protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem bylo zjištěno, že žalobce měl zjištěno 1,76 ‰ alkoholu v krvi.
9. Jako znalec byl přibrán v rámci trestního řízení Ing. T.W., znalec z oboru dopravy, který podal znalecký posudek č. 493/8/17. Zabýval se možnostmi zabránění střetu ze strany obou účastníků dopravní nehody. Vycházel ze čtyř variant, tedy z rychlosti chodce od 1,1 m/s, tedy normální rychlosti chůze až rychlá chůze 1,8 m/s, rychlost vozidla stanovil mezi 40-60 km/h. Znalec uvedl, že řidič měl možnost spatřit chodce v čase 0,6 až 1,5 s před střetem. Vzdálen byl před místem střetu 7,3 až 21,1 m. Chodec v této době vystupoval z oblasti zakrytého výhledu tvořené autobusem linky N6, byl vzdálen od místa střetu přibližně 1 až 1,6 m. Chodec měl v této době možnost vozidlo Volkswagen vidět, mohl jej upozorovat i dříve. K tomu, aby řidič zabránil střetu, musela by jeho počáteční rychlost činit maximálně do 20 km/h. V hranici místa střetu již nemohl řidič při rychlosti 40-60 km/h střetu nijak zabránit, neměl k tomu dostatek času, neboť lze uvažovat s délkou reakční doby řidiče od 0,8 do 1,3 s. Z hlediska možnosti odvrácení střetu ze strany chodce dospěl znalec k závěru, že chodec měl možnost střetu zabránit korekcí svého pohybu. Měl možnost vozidlo Volkswagen vidět ještě v době, kdy nevstoupil do jeho jízdního

pruhu, tedy nacházel se v zastávkovém zálivu. Také mohl u boku autobusu linky N6 zastavit a situaci zkontrolovat z klidové polohy. Chodec svým vstupem do jízdního pruhu vytvořil řidiči z technického hlediska překážku náhlou, a to i ve vztahu k rychlosti dovolené do 50 km/h.

10. Správní orgán I. stupně zahájil řízení příkazem, proti kterému podal žalobce odpor. Jednání se konalo dne 21.6.2018 a žalobce při něm uváděl, že předmětného dne byl na brigádě na Majálesu v Plzni, v práci do půlnoci vypil čtyři 11° piva. Po půlnoci odjel s kamarádkou autobusem na Mikulášské náměstí, odkud se vrátil opět autobusem na Americkou ulici, zde vystoupil. Autobus zastavil na konci zálivu, blíže ke Goethově ulici. Před ním stály další autobusy. Šel po chodníku Americké ulice jakoby ke Klatovské, prošel kolem stojících autobusů a chtěl pak přejít na opačnou stranu, neboť chtěl pokračovat nočním autobusem ve směru na Letnou, který je na protější straně vozovky. Za jedním z autobusů zatočil vlevo a beztoho, aniž by se zastavil, vstoupil do vozovky. Před vstupem do vozovky se rozhlížel do obou stran. Neviděl zleva žádné vozidlo, pokračoval v chůzi, kterou hodnotil jako rychlejší, udělal asi jeden a půl kroku a poté ucítil náraz do levého boku. Vozidlo řidiče K. před nárazem neviděl. Poté si již jen pamatuje, že ležel na vozovce, opodál leželo zpětné zrcátko vozidla a kolem byli nějací lidé.
11. Správní orgán I. stupně uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku s odůvodněním, že nebylo vyhověno návrhu na doplnění dokazován o výpovědi svědků, neboť hodnocení rychlosti jízdy vozidla řidiče K. ze strany svědků lze považovat za ryze subjektivní a nemůže zvrátit objektivní závěry znalce. Taktéž případné vyjádření svědků ve věci pohybu žalobce před střetem, nemůže ovlivnit závěr o zavinění dopravní nehody. Provedení svědeckých výpovědí považuje správní orgán za irelevantní. Protokol o nehodě v silničním provozu, plánek místa dopravní nehody, fotodokumentace a zejména znalecký posudek z oboru doprava, podle správního orgánu jednoznačně prokazují, že žalobce přecházel mimo označený přechod pro chodce v místě, kde se na obou stranách vozovky nacházely zálivy zastávek městské hromadné dopravy, v nichž stály autobusy. Znaleckým zkoumáním Ing. W. bylo nadevší pochybnost prokázáno, že žalobce vstoupil do jízdní dráhy vozidla řidiče K. náhle a vytvořil mu překážku. To vyplývá i z vyjádření žalobce, který uvedl, že do vozovky vstupoval plynule bez zastavení a do střetu stačil učinit je jeden a půl kroku. Za této situace dle znalce již řidič nebyl schopen bezkolizně reagovat. K rychlosti řidiče správní orgán uváděl, že byla ve znalce stanoveném rozmezí 40-60 km/h a dle zásady in dubio pro reo, která zaručuje výklad pochybností ve prospěch dotčené osoby, je nutné zvažovat rychlost v době střetu 40 km/h. Je tedy nutné přijmout závěr, že se pohyboval rychlostí dovolenou. I za předpokladu, že by se pohyboval rychlostí 60 km/h, tedy mírně nad rychlostí dovolenou, ve vztahu k zavinění dopravní nehody by tato skutečnost byla irelevantní, neboť dle znaleckého posudku ani v takovém případě by rychlost neměla vliv na zavinění dopravní nehody, tj. na možnost střet odvrátit. Na základě těchto závěrů znalce považuje správní orgán námitku, že jel řidič K. vysokou rychlostí, za vyvrácenou. Stěžejním důkazem byl znalecký posudek Ing. W. Ten jej vystavěl na exaktních podkladech, nikoliv na subjektivním vnímání jako u svědků. V řízení nebyla zjištěna žádná osobní vazba znalce k účastníkům nehody, ani zájem na výsledku řízení, proto hodnotil znalce i znalecký posudek správní orgán jako nestranný a objektivní. Správní orgán připustil, že řidič z místa odjel, ovšem toto jednání není v příčině se vznikem dopravní nehody, a je řešeno samostatně orgány činnými v trestním řízení. Dle správního orgánu není správný názor žalobce o tom, že by žalobce nedonutil řidiče K. k náhlé změně rychlosti nebo směru jízdy ve smyslu § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu. Ačkoliv k tomu nemuselo dojít, podle správního orgánu je tomu proto, že žalobce vstoupil do jízdní dráhy řidiče zcela náhle a pro reakci bržděním či strháváním řízení nebyl časový prostor. Již ze samotného střetu lze dovodit, že žalobce vstupem do vozovky toto ustanovení silničního zákona svým jednáním porušil. Řidič zcela oprávněně nepředpokládal na vozovce výskyt chodců v návaznosti na absenci přechodu pro chodce. Na žalobce mohl reálně reagovat, až když vstoupil do vozovky, a to vzhledem ke stojícím autobusům již dle znalce nemohl střetu zabránit. Naproti tomu žalobce měl a mohl předpokládat na vozovce vozidla, která projíždějí, a pokud žádné vozidlo neviděl, nelze to připsat ničemu jinému, než že směru, odkud přijížděl řidič K., nevěnoval náležitou pozornost,

neboť nepochybně se zde vozidlo pohybovalo. Sám mohl střet odvrátit pouhým odložením úmyslu vstoupit do vozovky, navíc mohl osvětlené vozidlo spatřit nepoměrně dříve než řidič jeho. Příčinou dopravní nehody bylo plně jednání žalobce, neboť když vstoupil do vozovky, nebylo v technických možnostech řidiče K. střetu zabránit.

12. Žalovaný v žalobou napadeném rozhodnutí citoval ze závěrů znaleckého posudku a dále konstatoval, že ani případné spoluzavinění ze strany řidiče vozidla VW by žalobce jako chodce, který porušil § 54 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, odpovědnosti za přestupek nezbavovalo. Platí zde princip odděleného posouzení porušení právních povinností účastníků dopravní nehody, tedy zkoumá se, zda řidič či chodec porušili pravidlo silničního provozu a zda toto jednání je v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody. Není podstatné, zda svým jednáním způsobili dopravní nehodu i ostatní účastníci dopravní nehody. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, která spolupůsobí při vzniku následku. To vyplývá např. z rozhodnutí NSS č. j. 3 As 22/2011-74 z 1.2.2012. Dle zásady in dubio pro reo je v zásadě třeba vycházet z té varianty, která je příznivější pro účastníka, o jehož vině se rozhoduje. Při posuzování viny řidiče K. bylo třeba vycházet z varianty nejpriznivější pro něj. Podle této varianty mohl řidič poprvé spatřit žalobce ve vzdálenosti 7,3 m před místem střetu a do okamžiku střetu mu zbývalo 0,65 s při pro řidiče nejpriznivější variantě rychlosti chodce 1,8 m/s. Dle znalce je reakční doba řidiče minimálně 0,8 s. Za této situace nemohl řidič K. střetu zabránit, aby zabránil střetu, musel by jet dle znalce maximálně rychlostí 14 km/h. Při posuzování jednání žalobce bylo třeba vycházet z varianty skutkového děje pro něj nepřiznivější. To je varianta s rychlostí vozidla 60 km/h a rychlostí žalobce 1,1 m/s. Za této situace by mohl řidič na chodce reagovat 1,27 s před střetem ve vzdálenosti 21,1 m před místem střetu. Aby řidič mohl střetu zabránit, musel by jet nejvýše 45 km/h a i tak by musel intenzivně brzdit. Již sama skutečnost, že by řidič musel náhle brzdit v důsledku vstupu chodce na vozovku nebo se mu vyhýbat, zakládá porušení § 52 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Je třeba odmítnout názor žalobce, že rychlost vozidla VW mohla být vyšší než uvažovaných 60 km/h. Znalec uvedl, že pro určení rychlosti nemá dostatek stop, a právě proto stanovil hranici možné rychlosti s rozpětím 20 km/h. Mezní hodnoty je třeba považovat za maximálně možné a minimálně možné, tedy prokázané. Vzhledem k tomu, že bylo vycházeno z hodnot limitních, u každého z účastníků dopravní nehody byly vzaty nejpriznivější. Okolnost, že řidič chodce nezaznamenal, není pro posouzení zavinění žalobce významná, neboť ke střetu by došlo bez ohledu na tuto okolnost. Závěr správního orgánu I. stupně, že řidič oprávněně nepřepokládal pohyb chodce v daném místě, nemůže na výroku rozhodnutí nic změnit bez ohledu na to, zda je přiléhavý. Pro posouzení odpovědnosti za přestupek ze strany žalobce je podstatný závěr znalce, že žalobce mohl korekcí svého pohybu střetu zabránit. Měl možnost i z probíhající chůze projíždějící vozidlo VW vidět ještě v době, kdy nevstoupil do jeho jízdního pruhu, tedy nacházel se v prostoru zastávkového zálivu. Samozřejmě měl i možnost před vstupem do jízdního pruhu na okraji zastávkového zálivu u boku autobusu linky zastavit a situaci zkontrolovat z klidové polohy. Délka účinného rozhledu je za této situace až ke kruhovému objezdu. Podle žalovaného žalobce se měl před vstupem do vozovky přesvědčit, zda nejede žádné vozidlo, a za tímto účelem před vstupem do vozovky i zastavit. Pak by musel včas zaznamenat i vozidlo jedoucí podstatně vyšší rychlostí než je dovolená, neboť je v daném místě vidět až ke kruhovému objezdu, tedy do vzdálenosti více než 100 m. To platí tím spíše, že si žalobce měl být vědom, že schopnost jeho vnímání je ovlivněna požitím alkoholu. Chodec se může legálně zúčastnit silničního provozu, i když je ovlivněn alkoholem, jedná se však o skutečnost, které by měl přizpůsobit své jednání tím spíše, že je ovlivněn v míře nikoliv zanedbatelné 1,76 promile. Žalovaný se ztotožnil se závěry správního orgánu I. stupně ohledně neprovedení výsledku navržených svědků, neboť záznam o podaném vysvětlení slouží mimo jiné k tomu, aby si správní orgán učinil úvahu, zda je účelné vyslýchat osoby, které podaly vysvětlení. V daném případě byla rychlost jízdy obou účastníků dopravní nehody stanovena objektivně znaleckým posudkem znalce W., s přispěním znalce z oboru lékařství. Objektivní závěry znalce nemohou být vyvráceny subjektivními odhady osob, které ani neviděly pohyb vozidla VW před

střetem nebo v době střetu, až když bylo vozidlo v delší vzdálenosti od nich a patrně zrychlovalo. Jediný, kdo viděl samotný střet, byl svědek M., který však uvedl rychlost vozidla 50-60 km/h, tedy rychlost odpovídající závěru znaleckého posudku. Osoby, které u policejního orgánu podaly vysvětlení, nemohou nad rámec znaleckého posudku nic relevantního vypovědět, neboť střet neviděly a tak jakýkoliv odhad rychlosti bude čistě subjektivní. Výslech těchto svědků by byl nadbytečný, neboť skutkový stav věci byl zjištěn bezdůvodných pochybností na základě znaleckého posudku.

13. Žalobu soud neshledal důvodnou.
14. Podle § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu, mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
15. Žalobce v žalobě především tvrdil, že se nedopustil porušení cit. ust. § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu. Soud této námitce nepřisvědčil. Jak vyplývá z výše shrnutého skutkového zjištění, žalobce přecházel vozovku mimo přechod pro chodce, dokonce v místě, kde na něho nebylo vidět, protože byl zakryt autobusem, z něhož vystupoval. Za této situace žalobce měl přecházet v souladu s ust. § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu se zvýšenou opatrností tak, aby neohrozil ostatní účastníky silničního provozu a nedonutil řidiče k náhlému brzdění či změně směru. Jak správně uvedl správní orgán prvního stupně v odůvodnění svého rozhodnutí, ze samotného střetu vyplývá, že žalobce řidiče K. ohrozil, a že i pokud by řidič stačil na žalobce reagovat, musil by hodně brzdit. Žalobce tedy jednoznačně ohrozil řidiče Kličku jako druhého účastníka silničního provozu svým náhlým vstupem do vozovky. Náhlému vstupu do vozovky nasvědčuje i vyjádření samotného žalobce, že vstoupil do vozovky plynule, bez zastavení na chodníku, a že připouští, že neviděl přijíždět při vstupu do vozovky žádné vozidlo. Ze závěrů znalce dále vyplynulo, že řidič nepochybil, když nebrzdil před střetem, neboť neměl dostatek času k reakci. K nehodě tak dle názoru soudu došlo v důsledku neopatrnosti žalobce, který přestupoval z autobusu na autobus v noční době, přecházel mimo přechod pro chodce a těsně před autobusem, tedy měl a mohl předvídat, že může na této vozovce být vozidlo, jehož řidič ho nemůže vidět. Bylo naopak namístě, aby se žalobce před vstupem do vozovky zastavil a opakovaně se rozhlédl, případně aby i zastavil a znovu se rozhlédl před autobusem. Skutečnost, že žalobce spěchal na další spoj, ho nemůže zbavit odpovědnosti za přestupek.
16. Žalobce měl dále za to, že nebylo dostatečně zohledněno, že měl řidič L.K. naopak oprávněně předpokládat větší výskyt chodců v daném úseku. Podle žalobce řidič mohl jet nepřiměřenou rychlostí a zavinit dopravní nehodu. Soud se ztotožňuje se závěry obou správních orgánů o tom, že je nutno posoudit porušení pravidel silničního provozu odděleně u každého účastníka. Tedy ani v případě porušení pravidel silničního provozu i ze strany řidiče vozidla nemůže tato okolnost vyvinít žalobce, neboť byla bez pochybností prokázána příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním žalobce a vznikem nehody.
17. Žalobce se nemůže ani dovolávat potrestání řidiče K., neboť přestupky podle zákona o provozu na pozemních komunikacích nejsou návrhové, jak správně uvedl žalovaný správní orgán ve vyjádření k žalobě. Nebylo ani prokázáno (znaleckým posudkem či v rámci podání vysvětlení přítomnými osobami), že by řidič jel nedovolenou rychlostí. Proto v souladu se zásadou in dubio pro reo správní orgány posuzovaly i u řidiče K. variantu pro něho nejprůzračnější. Tento postup hodnotí soud jako správný. Ze znaleckého posudku jednoznačně vyplynulo, že řidič nemohl střetu zabránit, jelikož mu žalobce svým vstupem do vozovky mimo přechod v zákrytu autobusu vytvořil náhlou překážku.
18. Další pochybnosti byly vzneseny v žalobě ohledně znaleckého posudku. Soud nevyhověl návrhu žalobce na vypracování revizního znaleckého posudku za účelem „doplnění světlých míst“ pro

nadbytečnost. Soud stejně jako správní orgány považuje znalecký posudek za přezkoumatelný, dostatečně podrobný, zohledňující všechny technicky přijatelné varianty (zejména širokým možným rozpětím rychlostí účastníků dopravní nehody). Znalec se vypořádal se všemi hraničními rychlostmi, které stanovil, logickým a přijatelným způsobem, kdy zejména vysvětlil možnosti zabránit střetu ze strany obou účastníků dopravní nehody, ve vztahu k eventuálním hodnotám jejich rychlostí. Soud má za to, že skutkový stav byl zjištěn bez důvodných pochybností a byl učiněn správný závěr o zavinění dopravní nehody žalobcem.

19. S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti soud neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) zamítl.
20. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., kdy by na náhradu nákladů řízení měla právo žalovaná, jež měla ve věci plný úspěch. Žalované však žádné náklady řízení nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, ani nepožadovala jakoukoli jejich náhradu, proto nebyla náhrada nákladů žádnému z účastníků řízení přiznána.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 2. prosince 2019

Mgr. Jana Komínková v.r.
samosoudkyně