



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní
JUDr. Martinou Radkovou, Ph.D., ve věci

žalobce: **W. D. H.**
bytem N. B. 323/16, P.
zastoupený advokátkou JUDr. Evou Šubrtovou
sídlem Dr. E. Beneše 1831/12, 787 01 Šumperk

proti
žalovanému: **Krajský úřad Olomouckého kraje**
sídlem Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 6. 2017, č. j. KUOK 59408/2017,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá.**
- II. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává.**
- III. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Včas podanou žalobou žalobce brojil proti rozhodnutí žalovaného, citovanému v záhlaví, kterým žalovaný zamítl odvolání a potvrdil rozhodnutí Městského úřadu Mohelnice (dále jen „městský úřad“) ze dne 1. 3. 2017, č. j. MUMO-OD-OD/2533/17.
2. Tímto rozhodnutím uznal městský úřad vinným žalobce z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, spáchaného z nedbalosti porušením § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu.

3. Přestupku se žalobce dopustil tím, že dne 29. 5. 2016 v 14.10 h na pozemní komunikaci I/44 mezi obcemi Mohelnice a Libivá, při jízdě ve směru od obce Mohelnice k obci Libivá, jako řidič vozidla Mercedes-Benz CLS 350 CDI, registrační značky X, odbočoval vlevo na účelovou komunikaci směrem na obec Křemačov v době, kdy byl předjížděn osobním vozidlem Škoda Octavia, registrační značky X, řidiče Ing. M. D., a spoluzavinil tak dopravní nehodu, kdy došlo k vzájemnému střetu vozidel, při němž levým předním obrysem vozidla Mercedes-Benz narazil do pravých zadních dveří vozidla Škoda Octavia. Za přestupek mu byla uložena pokuta 1 700 Kč a povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1 000 Kč zvýšené o 5 000 Kč.
4. Výrokem II byl uznán vinným z přestupku Ing. M. D., protože se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní a své chování nepřizpůsobil situaci v provozu na pozemních komunikacích, kdy předjížděl vozidlo žalobce, když začalo odbočovat vlevo a spoluzavinil tak dopravní nehodu. Za to mu byla uložena pokuta ve výši 1 700 Kč a povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1 000 Kč zvýšené o 5 000 Kč.
5. Žalovaný rozhodnutí v části ve výroku II zrušil a řízení zastavil.
6. Žalobce v **žalobě** napadl výroky I a II citovaného rozhodnutí a namítal, že v souladu s § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu jako řidič dal řádně znamení o změně směru jízdy poté, co se přesvědčil, že není předjížděn, postupně snižoval rychlost jízdy a z důvodu protijedoucího vozidla i vozidlo zastavil, přičemž stále dával znamení o změně směru jízdy a najel ke středu vozovky. Fakt, že v protisměru jelo vozidlo, kterému dal přednost v jízdě, uvedl ve své výpovědi a tuto skutečnost potvrdila svědkyně H. W. a stejně se k věci vyjádřili i Ing. M. D. a E. D.. Městský úřad byl nucen připustit, že nemohl vyloučit, že žalobce dával znamení o změně směru jízdy a že se zařadil co nejvíce vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy. Současně městský úřad však učinil závěr, že žalobce údajně nedbal při odbočování vlevo zvýšené opatrnosti a měl ohrozit řidiče jedoucího za ním, když odbočoval vlevo v době, kdy byl předjížděn vozidlem Škoda řidiče Ing. M. D.. Závěr, že žalobce měl mít dostatek času na to, aby zjistil, že je předjížděn vozidlem Škoda, odvodil od úvahy, že měl vozidlo Škoda přehlédnout nebo se nepřesvědčil o bezpečnosti chystaného manévru a vybočil doleva. S těmito závěry se žalovaný víceméně ztotožnil. Zejména zcela neakceptovatelné je tvrzení žalovaného, že v době, kdy se žalobce rozhodl k odbočení vlevo, byl již vlevo předjížděn vozidlem Škoda řidiče Ing. M. D., který se nacházel již na úrovni vozidla Mercedes.
7. Dané problematice se již dříve věnoval nálezkem Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, který se zabýval otázkou pojmu zahájení odbočování a mimo jiné konstatoval, že nelze po řidiči vozidla požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě či průběžně díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacímu manévru, jakož i nesledoval, co se děje ve směru jeho jízdy. Přitom je nutné zdůraznit, že vozidla jedoucí za odbočujícím vozidlem, které má řádně zapnutý směrový ukazatel, si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihly za normálních okolností zareagovat včas.
8. Závěr o vině by v tomto případě připadal v úvahu pouze za situace, kdyby řidič měl na základě konkrétních skutečností vědomost o tom, že se za ním pohybuje motocykl. Řidič může spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem ostatním účastníkům silničního provozu dá najevo svoji vůli odbočit vlevo a ověřit si, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat.

9. Daným problémem střetu vozidel při odbočování vlevo a současném předjíždění se zabýval i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016–32, zejména v bodě 18.
10. Žalobce se domáhal zrušení i výroku II napadeného rozhodnutí. To považuje věcně za nesprávné, dokonce je i v rozporu se znaleckým posudkem Ing. I. K., který při vyhodnocování možnosti odvrácení nehody řidičem vozidla Octavia mimo jiné uvedl, že řidič vozidla Octavia za situace, kdy neznal důvod zpomalování vozidel před ním, měl vyčkat, až jak se situace před ním během několika sekund vyvine.
11. Žalobce považoval napadený výrok I shora citovaného rozhodnutí za nesprávný, neboť ze strany žalobce nedošlo k naplnění objektivní a subjektivní stránky předmětného přestupku porušením § 21 odst. 1 a 4 zákona o silničním provozu. Žalovaný mechanicky stanovil odpovědnost žalobce, aniž analyzoval jednotlivé stupně průběhu odbočování. Žalovaný ve vztahu k výroku II k osobě Ing. M. D. naopak zastavením řízení ignoroval zavinění z jeho strany, když porušil § 17 odst. 2 písm. b) a e) zákona o silničním provozu předjížděním kolony vozidel, jejíž první vozidlo (Mercedes) dávalo znamení o změně směru jízdy vlevo.
12. Žalovaný ve **vyjádření k žalobě** uvedl, že námitky jsou nedůvodné. Městský úřad a následně žalovaný vycházely zejména ze znaleckého posudku ze dne 29. 10. 2016, vypracovaného soudním znalcem v oboru doprava, ekonomika, strojírenství, Ing. I. K., ze kterého je zcela zřejmé, že vozidlo Octavia se pohybovalo před střetem v levém jízdním pruhu, což bylo dovozeno od postavení vozidel před střetem metodou zpětného odvíjení nehodového děje (list č. 15 znaleckého posudku). Tento závěr je zcela zásadní pro posouzení viny či nevin jednotlivých účastníků dopravní nehody. Na této skutečnosti nemůže nic změnit stanovení případných možností odvrácení střetu vozidel, neboť tyto možnosti měli jak žalobce, tak i druhý účastník dopravní nehody. Argumentace žalobce citací ze znaleckého posudku je ryze účelová. Žalobce pomíjí své možnosti odvrácení střetu vozidel, které jsou taktéž ve znaleckém posudku uvedeny. Správní orgány vycházely zejména ze znaleckého posudku, který zcela zřejmě zavinění žalobce konstatoval. Námitky žalobce nemohou závěry znaleckého posudku v dané věci vyvrátit.
13. Krajský soud v Ostravě - pobočka v Olomouci **přezkoumal** napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“), v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), tedy ke dni 22. 6. 2017 – s přihlédnutím ke specifickým daného řízení, popsáním v další části rozsudku.
14. Soud zjistil ze **správního spisu** z oznámení přestupku ze dne 14. 6. 2016, že v předmětnou dobu žalobce na shora citovaném místě odbočoval vlevo na účelovou komunikaci, přičemž přehlédl, že ho předjíždí vozidlo Škoda Octavia řidiče Ing. M. D.. Při odbočování tak levým předním obrysem vozidla Mercedes-Benz narazil do pravých zadních dveří vozidla Škoda Octavia. Žalobce jel podle navigace GPS, která ho na odbočku navedla. Oba řidiči uvedli, že za vozidlem Mercedes-Benz jela v době dopravní nehody ještě další dvě osobní vozidla, která zpomalovala a řidič Ing. M. D. s vozidlem Škoda Octavia předjížděl. Zhodnocením všech skutečností zjištěných ohledáním místa dopravní nehody, zúčastněných vozidel a výsledky zúčastněných osob dopravní nehody dospěla Policie ČR k závěru, že žalobce je podezřelý z porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu.

15. V úředním záznamu Policie ČR ze dne 29. 5. 2016 je zaznamenáno podání vysvětlení žalobce, který k dopravní nehodě uvedl, že jel dle navigace, dojel až k místu, kde začíná vyústění na odbočku, předtím zapnul levý ukazatel směru a v uvedeném místě vozidlo dobrzdil a uvedl do klidu. V protisměru nejelo žádné vozidlo. Žalobce uvedl, že zkontroloval situaci pohledem do levého venkovního zpětného zrcátka a viděl, jak za ním přijíždějí nějaká vozidla, přesný počet nevěděl. Poté začal odbočovat vlevo, a když najížděl do levého jízdního pruhu, došlo v tomto jízdním pruhu ke střetu jeho levého předního obrysu vozidla s pravou boční částí vozidla Škoda Octavia Ing. M. D.. Po střetu žalobce dokončil odbočení a vozidlo zastavil. Na toto místo po otočení do protisměru dojel i řidič Ing. M. D.. Žalobce necítil zavinění ze své strany a příčinu nehody nedokázal vysvětlit. Domníval se, že vozidlo, které ho předjíždělo, měl v tzv. mrtvém úhlu. Nedomníval se však, že by vozidlo Škoda Octavia přehlédnul, domníval se, že nehodu zavinil Ing. M. D..
16. Podle úředního záznamu ze dne 29. 5. 2016 Ing. M. D. vypověděl, že před odbočkou dojížděl kolonu tří vozidel, která zjevně zpomalovala rychlost. Protože v protisměru nejelo žádné vozidlo a v úseku není zakázáno předjíždění, rozhodl se, že pomalu jedoucí kolonu předjede. Na vozidle zapnul levý ukazatel směru, najel do levého jízdního pruhu a začal vozidla předjíždět. Předjel druhé a třetí vozidlo, a když byl na úrovni prvního jedoucího vozidla v koloně, přesně přední částí na úrovni sedadla řidiče předjížděného vozidla, tak řidič prvního vozidla počal odbočovat doleva. V tu dobu si všimnul, že na tomto vozidle svítí levý ukazatel směru. Řidič Ing. M. D. na tuto vzniklou situaci najel co nejvíce vlevo, levým kolem mimo komunikaci skoro na krajnici a snažil se zvýšit rychlost svého vozidla sešlápnutím plynového pedálu. Vzápětí však došlo ke střetu vozidel. Po střetu vozidel řidič Ing. M. D. s vozidlem zajel až k obci Libivá, kde se u hřbitova otočil zpět a ihned zajel na cestu směrem na Křemačov, kde už stálo i vozidlo žalobce. Spolujezdkyně žalobce oznámila věc na linku 158. Ing. M. D. necítil na dopravní nehodě své zavinění a jako příčinu uvedl pravděpodobné přehlédnutí ve zpětném zrcátku ze strany žalobce.
17. Podle spolujezdkyně (matky žalobce) a jejího vysvětlení podaného Policii ČR dne 29. 5. 2016 její syn dal znamení levým ukazatelem, že budou odbočovat vlevo. Před křížením na odbočku zastavili, když poté syn začal odbočovat vlevo a následně došlo ke střetu s vozidlem Škoda Octavia, které se dle jejího vyjádření „doslova přiřítilo“ ve směru od Mohelnice. Jmenovaná nevěděla, kde se toto vozidlo v místě vzalo a domnívala se, že její syn uvedenou dopravní nehodu rozhodně nezavinil.
18. Na místě nehody podala vysvětlení E. D., spolujezdkyně Ing. M. D., a uvedla, že její manžel předjel dvě vozidla, když si oba všimli, že třetí vozidlo odbočuje vlevo. V té době začalo vozidlo odbočovat a vyjíždět z řady. Manžel chtěl střetu vozidel zabránit a zvýšil rychlost. Střetu vozidel nezabránil, odbočující vozidlo narazilo do jejich pravých zadních dveří.
19. Podle protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 29. 5. 2016, sepsaného Policií ČR, v daném místě se jedná o volný, přímý a obousměrný úsek pozemní komunikace o celkové šířce 8,8 m. Komunikace je o dvou jízdních pružích, které od sebe odděluje vodorovná dopravní značka – podélná čára přerušovaná. Jiné dopravní značení se v místě dopravní nehody nenachází. Účelová komunikace je v kolmém směru na odbočku, povrch je v dobrém stavu, bez výmolů a výtluků, v době ohledání místa dopravní nehody je povrch suchý a neznečištěný, přehlednost úseku i dopravního značení není snížena, hustota provozu na silnici č. I/44 vysoká, na účelové komunikaci nulová. Rychlost jízdy v úseku není upravena místním značením. V době ohledání místa dopravní nehody bylo denní

světlo, polojasno, sucho, viditelnost do dálky není snížena a teplota okolo 22 °C. Po příjezdu Policie ČR na místo dopravní nehody se vozidla nenacházela v postavení po dopravní nehodě, oba řidiči je přesunuli na účelovou komunikaci. K zakreslení místa dopravní nehody byla užita metoda pravoúhlého vyměřování. Poškození vozidel odpovídalo průběhu dopravní nehody. K protokolu je připojen plánec místa dopravní nehody a fotografická dokumentace.

20. Při projednání přestupku dne 21. 9. 2016 bylo provedeno dokazování shora citovanými listinami. Téhož dne vypověděla svědkyně H. W. (matka žalobce), že v momentě, kdy navigace začala hlásit, že budou odbočovat vlevo, dal žalobce „blinkr“ doleva a začal zpomalovat, pomalu dojel k vyústění a zastavil u středu komunikace. Nechal projet jedno protijedoucí vozidlo a znovu se přesvědčil pohledem dozadu a vlevo, zda mu něco brání v odbočení vlevo a pak začal odbočovat, v tom momentě nastal střet. „Blinkr“ vlevo měl žalobce zapnutý po celou dobu. Udivilo ji, že nebyla na kameru vyslechnuta paní D., protože jí a synovi sdělila, že manžela varovala, aby kolonu nepředjížděl, že ho varovala, že nemůže vidět, co se vepředu děje a že s ním nerada jezdí kvůli jeho agresivnímu způsobu jízdy. Paní D. za nimi s touto informací přišla sama. K dotazu advokáta žalobce, jak zjistila, že za nimi jedou dvě vozidla, svědkyně odpověděla, že si to uvědomila, až když jí to potvrdil pan Ing. M. D. po samotné dopravní nehodě. Syn svědkyně dopravní situaci sledoval a o vozidlech jedoucích za nimi věděl.
21. Svědek Ing. M. D. vypověděl, že dojížděl pomalu jedoucí vozidla, musel přibrzdit, protože do protivky jelo nákladní vozidlo Avia, které minulo pomalu jedoucí tři vozidla a jeho vozidlo. Protože v protisměru už nic nejelo, dal levý „blinkr“ a začal tato tři vozidla předjíždět. Když míjel vozidlo Mercedes-Benz, tedy viděl jeho přední kapotu, vozidlo začalo odbočovat vlevo a trefilo ho do zadní části vozidla. Sdělil paní W., že to nebyla jeho vina a paní mu řekla, že zavolá Policii. Ing. M. D. si nebyl vědom své viny. K dotazům advokáta žalobce, jestli viděl zadní část prvního vozidla, když při předjíždění najel do levé poloviny vozovky, svědek odpověděl, že neviděl. Na dotaz advokáta, zda má vysvětlení, proč dvě vozidla před nimi zpomalovala či zastavovala, svědek, odpověděl, že neví, proč vozidla zpomalovala, mohlo jít o kolonu společně jedoucích vozidel nebo o cokoliv. V místě není žádné dopravní značení. Na dotaz advokáta žalobce, na jakou vzdálenost spatřil vozidlo Mercedes-Benz, svědek odpověděl že viděl, že před ním jedou tři vozidla. Na dotaz, na jakou vzdálenost spatřil levý „blinkr“ vozidla Mercedes-Benz, svědek odpověděl, že v dané situaci „blinkr“ neviděl, vozidla byla již v těsné blízkosti za sebou a svědek mohl předjíždět, žalobce neměl odbočovat. Na dotaz advokáta žalobce, jestli před střetem měnil směr jízdy a rychlost, svědek, odpověděl, že když viděl, že vozidlo odbočuje, tak se snažil zabránit střetu tím, že svým vozidlem uhnul vlevo, když se dostal levými koly až na krajnici a přidal plyn, čímž se snažil vyhnout srážce. K dotazu městského úřadu, jakou rychlostí předjížděl kolonu vozidel, svědek uvedl, že mohl jet asi 60 km/h. Jelikož dojížděl kolonu vozidel a do protivky jelo vozidlo Avia, tak musel přibrzdit. K dotazu městského úřadu, jakou rychlostí vozidla jel těsně před střetem, svědek uvedl, že nedokáže odhadnout rychlost těsně před střetem, jednalo se o vteřiny. K dotazu městského úřadu, kdy si všiml, že vozidlo Mercedes-Benz odbočuje vlevo, svědek uvedl, že viděl jeho přední kapotu, „blinkru“ si všiml těsně před střetem. K dotazu městského úřadu, v které části vozovky se nacházelo celé jeho vozidlo při předjíždění kolony vozidel, svědek odpověděl, že celé vozidlo se nacházelo v levé části vozovky. Na dotaz městského úřadu, jaká byla jeho reakce bezprostředně po střetu s vozidlem Mercedes-Benz, svědek uvedl, že „ustřelila“ zadní část jeho vozidla a svědek odstavil nohu z plynu a srovnával to volantem. Poté zastavil u

krajnice, když ho předjela dvě vozidla, rozjel se otočil ke hřbitovu u obce Libivá, aby se mohl vrátit zpět na místo nehody.

22. Svědkyně E. D. ve své výpovědi dne 13. 10. 2016 uvedla, že v úseku mezi Mohelnicí a Libivou jelo před nimi několik aut, měla dojem, že tam byla tři auta a do protivky je míjelo auto jedoucí od Libivé. Manžel poté měl volno a začal předjíždět auta, svědkyně poté slyšela ránu do zadní části jejich vozidla. Manžel se otočil před obcí Libivou a vrátili se na místo nehody. Svědkyně si jako spolujezdec nevšimla, že by nějaké vozidlo bylo vybočené a chtělo odbočit, ani „blinkr“ neviděla. Manžel neporušil žádný předpis, předjížděl v místě, kde mohl. K dotazům advokáta žalobce, zda má řidičský průkaz, svědkyně uvedla, že ano, ale téměř nejedí. Na dotaz, kdy byla vyslýchána Policií, svědkyně uvedla, že na místě, ví, že dělali i videozáznamy, ale ji si nenatáčeli. Na dotaz, zda vozidla před nimi jela, stála nebo v jakém stavu byla, svědkyně odpověděla, že vozidla viděla v pohybu, kdy popojížděla. Na dotaz, zda přišla do styku a mluvila se spolujezdkyní druhého vozidla, svědkyně uvedla, že ano, že si spolu povídaly. K dotazům městského úřadu, jakou rychlostí jel její manžel, svědkyně uvedla, že jistotu nemá, ale pravděpodobně jel okolo 70 km/h. Na dotaz, v jaké vzdálenosti byla před nimi vozidla, než manžel začal předjíždět, svědkyně uvedla, že manžel vozidla dojížděl, když nechal projet protijedoucí vozidlo a poté začal předjíždět. Na dotaz, zda si dovede vybavit, jakou část předjížděného vozidla viděla, svědkyně uvedla, že viděla kolonu vozidel v zástupu, během jízdy se lehce ohla pro mobilní telefon a poté uslyšela ránu, v tu chvíli nevěděla, které vozidlo do nich narazilo.
23. Městským úřadem ustanovený znalec Ing. I. K. ve svém **znaleckém posudku** ze dne 29. 10. 2016 popsal v nálezu spisový materiál, protokol o nehodě, popis stop, pláněk, fotodokumentaci, výpovědi a uvedl, že nedošlo k žádnému zranění účastníků nehody a odkázal na technická data vozidel a použitou literaturu. Znaleckým úkolem bylo odvodit vznik a průběh nehody a posoudit možnosti odvrácení nehody jednotlivými účastníky nehody. Na vznik a průběh nehody znalec usuzoval na základě poškození vozidel, zanechaných stop na místě nehody, stavu povrchu vozovky, technického stavu vozidel a z geometrického uspořádání komunikace v místě nehody. Dále znalec vycházel ze spisového materiálu, skutečností zjištěných při ohledání místa nehody a z dalších podkladů uvedených v odborné literatuře. Pro posouzení vzniku a průběhu nehody bylo nutné určit místo střetu vozidel a odvodit pohyb vozidel v daném místě před střetem, při střetu a po střetu. Analýzu nehodového děje znalec zpracoval s využitím simulačního programu V-Crash 3.0. Program využívá trojdimenzionální matematický model pro tzv. simulaci dopředným způsobem. Znalec dále podrobněji popsal matematický model a způsob zjištění vstupních hodnot a kontrolních hodnot. Znalec popsal, ze kterých skutečností vycházel při řešení nehodového děje a samotné analýze střetu a při určení vzájemné polohy vozidel v okamžiku střetu. Z toho dovedl znalec místo střetu, které popsal slovy a doložil obrazovou přílohou. S využitím simulačního programu popsal znalec analýzu vzájemného pohybu vozidel v době nehody, které doložil obrazovými přílohami a popsal je. Znalec se dále vyjádřil k možnosti odvrácení nehody oběma řidiči a popsal pravděpodobný průběh nehody.
24. Na otázky zadané městským úřadem znalec odpověděl následovně. K první otázce, aby stanovil metodou zpětného odvíjení nehodového děje z technického hlediska hlavní příčinu dopravní nehody, znalec odkázal na analýzu nehodového děje provedenou v posudku a příloze. Řidič vozidla Mercedes jedoucí po předmětné komunikaci rychlostí

asi 37 km/h (32 až 42 km/h), zpomaloval svou jízdu, následně začínal vybočovat vlevo a k tomuto vybočení se rozhodl nejpozději asi 3,1 s a 24 m před místem střetu. Za vozidlem Mercedes jela další dvě vozidla, která také zpomalovala. V této době se vozidlo Octavia nacházelo v levém jízdním pruhu ve vzdálenosti asi 60 m před místem střetu, předjíždělo kolonu vozidel a jelo rychlostí asi 70 km/h (60 až 80 km/h). Pro včasnou činnost ukazatele směru vlevo na vozidle Mercedes neměl znalec žádné objektivní podklady, a proto tuto činnost nemohl potvrdit, ani vyloučit. Proto v hodnocení průběhu nehody znalec vycházel pouze ze vzájemných poloh vozidel před střetem. Pokud by se v této době před odbočením řidič vozidla Mercedes opakovaně přesvědčil pohledem do zpětného zrcátka, mohl vidět vozidlo Octavia v levém jízdním pruhu a z této polohy mohl dovodit, že ho již předjíždí. Následně začínalo vozidlo Mercedes zjevně vybočovat vlevo, na což řidič vozidla Octavia reagoval uhýbáním vlevo. Oba řidiči pokračovali ve svém pohybu, až došlo ke střetu v levém jízdním pruhu ve směru jízdy vozidla Octavia, a to levým předním rohem vozidla Mercedes pravou boční zadní částí vozidla Octavia. Vozidlo Mercedes s největší pravděpodobností v okamžiku střetu jelo rychlostí 23 km/h (18 až 28 km/h). Vozidlo Octavia jelo s největší pravděpodobností v okamžiku střetu rychlostí 70 km/h (60 až 80 km/h). Po střetu se vozidlo Mercedes zastavilo na účelové komunikaci, vozidlo Octavia pokračovalo dál v jízdě a následně se řidič vrátil na místo nehody. Vznikla u nich vlivem střetu deformace, u vozidla Mercedes levého předního rohu a u vozidla Octavia pravé boční zadní části.

25. K případným možnostem odvrácení střetu vozidel znalec uvedl, že řidič vozidla Mercedes (žalobce) měl možnost nehodě předejít a zabránit, pokud by se v době krátce před vybočením přesvědčil pohledem do zpětného zrcátka, mohl tak zjistit, že vozidlo Octavia za ním ho již předjíždí. Neprovedením vybočovacího manévru nebo jeho přerušením mohl střetu předejít a zabránit. V daném případě je otázkou jiného než technického posouzení, zda lze od řidiče vozidla Mercedes vyžadovat, aby se pohledem do zpětného zrcátka přesvědčil, zda může vybočit doleva a zda lze od něho vyžadovat nezahájení nebo přerušení tohoto manévru, pokud již byl předjížděn.
26. Řidič vozidla Octavia podle znalce měl možnost nehodě předejít a zabránit, pokud by v daném místě nepředjížděl pomalu jedoucí vozidlo nebo zpomalující kolonu vozidel. Z celkové situace mohl očekávat na uvedené komunikaci daného tvaru provádění nějakého manévru. Důvodem zpomalení kolony vozidel obvykle bývá odbočování prvního vozidla, kdy řidič vozidla jedoucího za tímto vozidlem právě z důvodu chystaného manévru vozidla před ním, toto vozidlo nepředjíždí. Řidič vozidla Octavia, když neznal důvod zpomalování vozidel před ním, měl vyčkat, až jak se situace před ním během několika sekund vyvine. V daném případě je otázkou jiného než technického posouzení, zda lze od řidiče vozidla Octavia vyžadovat, aby nepředjížděl pomalu jedoucí nebo zpomalující kolonu vozidel a zda lze od něj vyžadovat vyčkání, jak se situace před ním vyvine.
27. Podle výpisu z evidenční karty Ing. M. D. je tento držitelem řidičského oprávnění od roku 1975.
28. Při jednání dne 10. 1. 2017 Ing. M. D. uvedl, že žádá, aby bylo přihlédnuto k nezkušenosti řidiče – žalobce.
29. **M. D. ve svém písemném vyjádření** ze dne 10. 1. 2017 uvedl, že předjížděl povolenou rychlostí, zadní část žalobcova vozidla neviděl až do poslední chvíle. Proč jela vozidla pomalu, mohlo mít různé důvody, například i ten, že se pak blíží obec a spousta řidičů už

dopředu zpomaluje, případně první mohl být sváteční řidič, mohli jet na hřbitov a už nezrychlovat, jedno auto mohlo táhnout druhé nebo cokoliv jiného. „Blinkr“ neviděl, respektive viděl až bezprostředně před střetem, tedy ve chvíli, kdy střetu zabránit nešlo, Mercedes byl po celou dobu v zákrytu aut jedoucích za ním. Svě obvinění Ing. M. D. odmítl, protože předjížděl v úseku, kde je to povoleno a neporušil nic z § 17 zákona o silničním provozu, dával znamení o směru jízdy a měl dostatečný rozhled, silnice je i dle znaleckého posudku dostatečně široká. Iprotijedoucí nákladní auto Avia jelo pravděpodobně rychlostí okolo 60 km/h. Po zahájení předjíždění musel předjet dvě auta, až teprve poté došlo ke střetu, a to navíc zadní částí vozidla Octavia. Z toho je zjevné, že jel v levém pruhu dostatečně dlouho na to, aby řidič Mercedesu zaregistroval jeho vozidlo ve zpětném zrcátku. Ani po zahájení předjížděcího manévru Ing. M. D. z pohledu levého pruhu stále neviděl záměr Mercedesu odbočovat. Kdyby takový záměr viděl, pochopitelně by od manévru upustil, případně využil upozornění formou tzv. světelné houkačky, případně použitím zvukového výstražného znamení. K tomu ovšem možnost nedostal a není v jeho možnostech předvídat několikanásobné porušení předpisů ze strany ostatních účastníků silničního provozu, když v danou chvíli nic nenasvědčovalo odbočování jakéhokoliv z vozidel. Řidič je povinen po pozemní komunikaci jezdit vpravo, a to při pravém okraji vozovky. Vzhledem k šíři vozovky 4 m v jednom směru jízdy se na této komunikaci vejdou dvě auta prakticky vedle sebe do jednoho pruhu. Pokud by jako řidič Octavie měl očekávat odbočovací manévr vlevo, musela by situace vypadat jako na přiloženém obrázku č. 1, takto ovšem nevypadala, což ostatně potvrzuje i náčrt ze znaleckého posudku. Výpověď svědka Ing. M. D. celkově koresponduje se znaleckým posudkem, souhlasí i rychlosti. Naopak řidič Mercedesu dle znaleckého posudku zjevně porušil několik svých povinností. Dle náčrtu nejel u levého okraje pravého jízdního pruhu, tedy porušil § 21 odst. 1 a 3 zákona o silničním provozu, protože při odbočování ohrozil předjíždějící vozidlo. Ze znaleckého posudku je nepochybné, že předjížděcí manévr začal podstatně dříve než manévr odbočující a je zjevné, že kdyby se řidič Mercedesu podíval do zpětného zrcátka, a to kdykoliv v průběhu téměř pěti vteřin, tak by předjíždějící vozidlo viděl. Výpověď paní W. přímo odporuje v několika bodech. Svědkyně například říkala, že vozidlo řízené jejím synem pomalu dojelo k vyústění a zastavilo u středu komunikace. Poté projelo protijedoucí nákladní vozidlo, řidič zkontroloval zrcátka, začal odbočovat a přišel náraz. Z mnoha důvodů je logické, že taková situace nastat nemohla, protože vozidlo Octavia by se muselo asi teleportovat před nákladní vozidlo, které právě projelo. Naopak žalobce vypověděl, že žádné vozidlo v protisměru nebylo. Také tvrdil, že vozidlo zastavilo ve středu vozovky, a že si kontroloval zpětná zrcátka a zmiňoval mrtvý úhel. Ing. M. D. nezná přesnou specifikaci jeho auta, ale u Mercedesu rok výroby 2013 by měl být mrtvý úhel *de facto* eliminován. Jak svědkyně, tak žalobce vypověděli, že se vozidlo přihnalo vysokou rychlostí, což znalecký posudek jednoznačně vyvrátil. Mezi projetím nákladního vozidla, zahájením předjíždění a předjetím dvou dalších aut uplynulo mnoho sekund. Výpovědi žalobce a svědkyně W. se tedy nezakládají na pravdě. Při rozboru výpovědi svědkyně a řidiče vyplynulo, že chtěli v Mohelnici dle navigace odbočit směrem na Prahu (Moravskou Třebovou), tento sjezd minuli a v odbočce na Křemáčov se chtěli otočit nebo nějak najet na správnou trasu. Z pohledu Ing. M. D. došlo u řidiče Mercedesu k rozhodnutí o odbočení až na poslední chvíli, ve zmatku a v nepozornosti, která byla způsobena právě sledováním navigace, nezkušeností či neznalostí předpisů, čímž došlo k porušení § 4 písm. a) a b) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. V této souvislosti došlo následně k porušení již

zmíněných povinností řidiče Mercedesu dle § 21 odst. 1 a 3 zákona o silničním provozu. Z výše uvedených důvodů nemohlo dojít k porušení předpisu řidičem Ing. M. D.. Od započetí předjížděcího manévru uběhl dostatek času a v tomto čase nebyl z jeho pohledu řidiče Octavie nejmenší důvod ukončit předjížděcí manévr, protože nic nenasvědčovalo odbočování kteréhokoliv z vozidel, protože ani jedno z nich nejelo poblíž středu vozovky a nedávalo znamení o změně směru jízdy. V protisměru se již také žádné vozidlo nevyskytovalo. Povětrnostní podmínky, kvalita silnice i všechny ostatní podmínky byly vynikající a Ing. M. D. dokonce nejel ani nejvyšší povolenou rychlostí. Před střetem se naopak snažil zachovat duchaplnost a sešlápnutím plynového pedálu spojeným s úhybným manévrem ke krajnici se pokusil nehodu odvrátit.

30. **Městský úřad** v odůvodnění svého **rozhodnutí** ze dne 1. 3. 2017 označil jako rozhodný důkaz znalecký posudek. Otázky, zda žalobce dával po celou dobu znamení o změně směru jízdy, zda žalobce najel co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy před místem odbočení, v který moment mohl řidič Ing. M. D. zaznamenat, že vozidlo žalobce se chystá odbočovat nebo například, v jaké části vozovky se nacházela dvě vozidla, která jela za vozidlem žalobce a zda mohla tato vozidla zakrývat výhled řidiči Ing. D. na vozidlo žalobce, se nepodařilo dokazováním spolehlivě zodpovědět, protože městský úřad měl k dispozici pouze svědecké výpovědi spolujezdkyň obviněných řidičů, které jsou zároveň jejich blízkými rodinnými příslušníky. Žalobce spolu s jeho spolujezdkyní, kterou byla svědkyně W., neboli matka žalobce, uvedli, že znamení o změně směru jízdy bylo v činnosti bez přerušení a dostatečně dlouhou dobu před odbočovacím manévrem. Svědkyně W. pak uvedla, že žalobce zastavil před odbočením u středu komunikace. Řidič vozidla škoda Ing. M. D. vypověděl, že znamení o změně směru jízdy vozidla žalobce uviděl, až když byl téměř na jeho úrovni, do té doby mělo být vozidlo žalobce v zákrytu za auty jedoucími za ním a vozidlo žalobce údajně nevybočovalo. Obdobně se vyjádřila i jeho spolujezdkyně – manželka, která neviděla, že by nějaké vozidlo bylo vybočené a chtělo odbočit a neviděla ani znamení o změně směru.
31. Městský úřad neměl důvod osádce některého ze zúčastněných vozidel věřit méně nebo více. Navíc se nedá tvrdit, že by si výpovědi osádky jednotlivých vozidel musely navzájem odporovat, byl-li výhled řidiče Ing. M. D. na vozidlo žalobce skutečně zakryt dalšími vozidly z kolony. Zároveň v těchto otázkách městský úřad nenalezl další dosažitelné důkazní prostředky, jako například výpovědi řidičů ostatních vozidel, protože se žádného z nich nepodařilo identifikovat, neboť na místě nezastavili a pokračovali v jízdě. Otázky, které se bez důvodných pochybností nepodařilo zodpovědět, byly městským úřadem při vyvozování odpovědnosti za přestupek posuzovány vždy u každého obviněného řidiče zvlášť, a to v jejich prospěch podle zásady *in dubio pro reo*.
32. Podle městského úřadu bylo prokázáno, že žalobce v daném čase a místě odbočoval vlevo na účelovou komunikaci směrem na obec Křemáčov v době, kdy byl předjížděn osobním vozidlem Škoda Octavia řidiče Ing. M. D.. Následně došlo k vzájemnému střetu vozidel, kdy došlo k nárazu levým předním obrysem vozidla žalobce do pravých zadních dveří vozidla Škoda Octavia. Při hodnocení jednání žalobce se městský úřad zabýval § 21 odst. 1 a 3 zákona o silničním provozu. Podle zásady *in dubio pro reo* nelze najisto postavit, že by žalobce nedával znamení o změně směru jízdy a že by se před odbočováním vlevo nezařadil co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy. Naopak městský úřad neměl po provedeném řízení žádné pochybnosti o tom, že žalobce nedbal při odbočování vlevo zvýšené opatrnosti a ohrozil řidiče jedoucího za ním, když odbočoval vlevo v době, kdy již

byl předjížděn vozidlem Škoda Octavia. Tímto jednáním naplnil znaky skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Městský úřad vycházel především ze závěrů znaleckého posudku, kterým bylo prokázáno, že v době, kdy se žalobce jedoucí s vozidlem rychlostí asi 37 km/h (v technicky přijatelném rozmezí 32 až 42 km/h) rozhodoval pro odbočení vlevo (v čase asi 3,1 s a 24 m před místem střetu) se vozidlo Octavia nacházelo celé v levém jízdním pruhu ve vzdálenosti asi 60 m před místem střetu a jeho řidič předjížděl kolonu vozidel. Vozidlo Škoda Octavia se s největší pravděpodobností pohybovalo rychlostí 70 km/h (v technicky přijatelném rozmezí 60 až 80 km/h). Městský úřad se ztotožnil se závěrem znalce, že pokud by se v této době před odbočením řidič vozidla Mercedes (žalobce) přesvědčil pohledem do zpětného zrcátka nebo dozadu přes levé rameno, mohl vidět vozidlo Octavia v levém jízdním pruhu a z této polohy mohl dovodit, že vozidlo Octavia jej již předjíždí. Podle městského úřadu žalobce měl dostatek času na to, aby zjistil, že je předjížděn vozidlem Škoda a vzhledem ke všem okolnostem skutku (například dobré rozhledové podmínky a viditelnost, nikoliv nepřiměřená rychlost jízdy předjíždějícího vozidla) mu kladl za vinu, že tak neučinil (ať už vozidlo Škoda „pouze“ přehlédl nebo se v době, kdy se měl přesvědčit pohledem do zpětného zrcátka nebo dozadu přes levé rameno těmito způsoby nepřesvědčil vůbec o bezpečnosti chystaného manévru) a vybočil doleva.

33. Podle městského úřadu usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 10/2008 nepojednává o dostatečně analogické situaci. K důkazu o výbavě vozidla žalobce s integrovaným vnějším „blinkrem“, neboli ve zpětném bočním zrcátku vestaveným ukazatelem o změně směru jízdy městský úřad uvedl, že vzal na vědomí, že vozidlo žalobce bylo tímto ukazatelem vybaveno, avšak samotná existence této výbavy neprokazuje, zda a kdy byl ukazatel směru jízdy zapnutý a zda a v který moment ho předjíždějící řidič vozidla Škoda mohl spatřit vzhledem k možnému postavení ostatních vozidel v koloně. K argumentaci nálezem Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 městský úřad uvedl, že v odkazovaném případě motocyklista předjíždějící vozidlo odbočující vlevo úmyslným protiprávním jednáním porušil celou řadu pravidel silničního provozu hrubým způsobem. Motocyklista předjížděl kolonu vozidel v místě, kde je zakázáno předjíždět a kde je plná čára souvislá, jel nepřiměřeně vysokou rychlostí a byl pod vlivem alkoholu. Nejde tedy o situaci srovnatelnou s projednávanou věcí.
34. K otázce vozidla v protisměru městský úřad vyvodil, že nemá pochybnost o tom, že v protisměru projelo vozidlo a poukázal na to, že řidič Ing. M. D. uvedl, že nechal vozidlo, které jelo v protisměru, nejdříve projet.
35. U řidiče Ing. M. D. městský úřad dospěl k závěru, že tento řidič neměl začít předjíždět a měl vyčkat, jak se vyvine situace s pomalu jedoucí kolonou dále, že spoluzavinil dopravní nehodu a porušil § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Postavení vozidel v koloně ve vztahu k pravému okraji vozovky nelze prokázat a ani přestupkové jednání žalobce nezbavuje Ing. M. D. odpovědnosti za přestupek, který mu byl kladen za vinu a za jehož spáchání byl potrestán.
36. V **odvolání** žalobce namítal, že měl zapnutý levý ukazatel směru a uvedl vozidlo do klidu, že jeho rychlost v době střetu mohla být nejvýše 5 km/h, že mechanický odkaz městského úřadu na znalecký posudek neobstojí, městský úřad pominul pojem kolony vozidel, tak jak je vymezen § 2 písm. z) a mm) zákona o silničním provozu. Žalobce namítl, že Ing. M. D. porušil § 17 odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu.

37. Žalovaný v **napadeném rozhodnutí** posuzoval jednání obou účastníků nehody společně, byť s přihlédnutím k individuální pozici každého řidiče, námitky obou účastníků nehody obsažené v jejich odvoláních se prolínaly.
38. Žalovaný neměl pochybnosti o střetu vozidel, době a jejím místě a o tom, že žalobce hodlal odbočit vlevo na účelovou komunikaci a dále o tom, že Ing. M. D. započal předjíždění tří před ním jedoucích vozidel, kdy prvním z nich bylo vozidlo žalobce. Jako řešenou otázku žalovaný v dané věci vytyčil, kdo a jakou mírou se podílel na zavinění dopravní nehody a jakého porušení povinností se každý z účastníků dopustil.
39. Žalovaný uvedl, že městský úřad dostatečně vyčerpávajícím způsobem v odůvodnění svého rozhodnutí popsal okolnosti daného případu, shrnul veškerá skutková zjištění a podrobně provedl jejich hodnocení. V případě výrokové části I týkající se žalobce žalovaný přisvědčil závěru městského úřadu, který ho shledal vinným z daného přestupkového jednání. Proto považoval žalovaný za duplicitní se v této části napadeného rozhodnutí k těmto okolnostem opětovně detailně vyjadřovat a opakovaně provádět další hodnocení, když v souhrnu celé této argumentace se ztotožnil se závěry městského úřadu.
40. Výčtem rozhodných skutečností podle žalovaného lze shrnout, že žalobce měl vozidlo před odbočením zpomalit (údajně až do zastavení), a to z důvodu dávání přednosti protijedoucímu vozidlu. Tato skutečnost, týkající se průjezdu protijedoucího vozidla, pak byla potvrzena i druhým řidičem vozidla Octavia Ing. M. D., který po projetí tohoto vozidla započal předjíždění. Dle závěrů odborného posouzení celé dopravní situace znalcem pak byla střetová rychlost vozidla žalobce stanovena asi na 23 km/h. Byť se takto vypočtená rychlost rozchází s tvrzením žalobce, dle kterého tento s vozidlem zastavil a dával přednost protijedoucímu vozidlu a ze zastavení poté započal odbočovací manévř, zajisté tato skutečnost pak sama o sobě nijak nedopadá na povinnost řidiče při odbočování danou v § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Podle znaleckého závěru se pak vozidlo škoda řidiče Ing. M. D. nacházelo v čase 0,8 sekund před střetem od místa střetu ve vzdálenosti asi 16 m a jeho rychlostí asi 70 km/h. Z toho je zřejmé, že v době, kdy se řidič vozidla Mercedes (žalobce) rozhodl k odbočení vlevo, byl již vlevo předjížděn vozidlem Škoda řidiče Ing. M. D., který se nacházel již na úrovni vozidla Mercedes. Uvedenému závěru svědčí i fakt, že k nárazu došlo právě předním levým obrysem vozidla Mercedes do levých zadních dveří vozidla Škoda. Za daného stavu je pro posouzení porušení povinnosti při odbočování nerozhodné, zda vozidlo Mercedes bylo před odbočením v pohybu či nikoliv. Stejně tak není za daných skutkových okolností rozhodné, zda žalobce dával znamení o změně směru jízdy či nikoliv, jelikož tento nebyl z pozice předjíždějícího řidiče vozidla Škoda vidět z důvodu dalších dvou vozidel jedoucích před ním a zakrývajících výhled právě na vozidlo Mercedes jedoucí jako první v řadě. Pokud by řidič odbočujícího vozidla dbal potřebné zvýšené opatrnosti a dostatečným způsobem se přesvědčil o tom, zda může bezpečně zahájit odbočení vlevo (i opakovaně pohledem do zpětného vnějšího levého zrcátka, popřípadě i pohledem přes rameno), pak by zajisté zaznamenal předjíždějící vozidlo a mohl tak předejít či zabránit dané kolizní situaci. Právě v porušení povinnosti při odbočování (tedy § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu) byla shledána primární příčina vzniku dopravní nehody. Tento příčinný vztah mezi jednáním a následkem byl spatřován na straně žalobce.
41. Jako lichou shledal žalovaný námitku žalobce k použitému pojmosloví „kolony“, kterou použil ve svém rozhodnutí městský úřad a který vychází z § 2 písm. a) a mm) zákona o

silničním provozu a k němuž pak odvolatel váže porušení § 17 odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu. Jak se již vyjádřil městský úřad a dostatečně odůvodnil vyloučení aplikace tohoto ustanovení vyplývajícího ze zákazu předjíždění, k tomu žalovaný doplnil, že v posuzovaném případě nelze hovořit o koloně vozidel ve smyslu citovaného ustanovení, protože se jednalo o běžný provoz za sebou tři jedoucích vozidel a reakci řidičů na vzniklou situaci v silničním provozu, tj. zpomalující vozidlo jedoucí jako první v řadě. Odkazy žalobce na soudní závěry řešené otázky předjíždění a odbočování vychází z jiných skutkových zjištění a s ohledem na specifikum projednávaného případu na něj přímo nedopadají, na což poukázal už městský úřad. Žalovaný nepřisvědčil městskému úřadu v tom, že kladl za vinu řidiči Ing. M. D. porušení obecného ustanovení stanovujícího povinnost účastníka provozu na pozemních komunikacích v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.

42. Podle žalovaného otázkou samotného posouzení bylo, zda chování řidiče Ing. M. D. bylo přizpůsobeno daným dopravním okolnostem. I v tomto ohledu se žalovaný ztotožnil se závěrem městského úřadu do té míry, že řidiče Ing. M. D. neshledal vinným z porušení povinnosti při předjíždění podle § 17 zákona o silničním provozu. Za daných podmínek nebyla z pozice řidiče předjíždějícího vozidla dána žádná taková okolnost či překážka, která by mu bránila v bezpečném předjetí. Žalovaný připustil, že řidič Ing. M. D. neměl výhled na vozidlo Mercedes, které jelo v pořadí jako první, avšak daná skutečnost sama o sobě mu ještě nezakazovala předjetí vozidel jedoucích před ním. Za daných okolností žalovaný neshledal důvod, aby byl na řidiče Ing. M. D. kladen další požadavek, než jaký je vyžadován zákonem. Pokud po vyhodnocení momentální dopravní situace tomuto řidiči nic nebránilo v předjetí před ním jedoucích vozidel a nic nenásvědčovalo tomu, že by v průběhu jeho předjížděcího manévru nastala nějaká okolnost, kterou by měl předvídat (úmysl odbočení u žalobce nebyl v momentě rozhodnutí k předjetí zjevný), pak nelze po tomto řidiči spravedlivě požadovat, aby dbal zvýšené opatrnosti více, než bylo za daných okolností možné. Z takového počínání pak ani nelze spolehlivě dovozovat, že by se řidič předjíždějícího vozidla nechoval ohleduplně a ukázněně, jak ve svém rozhodnutí dovodil městský úřad. Proto žalovaný dospěl k závěru, že porušení povinnosti kladené Ing. M. D. za vinu nenachází oporu ve zjištěném skutkovém stavu. Proto mu nelze přičítat jakoukoliv míru zavinění na dopravní nehodě, když nebylo na jeho straně shledáno porušení pravidel vyplývajících ze zákona o silničním provozu.
43. Krajský soud dospěl k závěru, že žaloba **není** důvodná.
44. K zániku odpovědnosti za přestupek podle § 20 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o přestupcích“) nedošlo, neboť přestupek byl spáchán 29. 5. 2016 a napadené rozhodnutí žalovaného nabylo právní moci dne 23. 6. 2017.
45. Skutková podstata přestupku podle účinné právní úpravy existuje i ke dni vydání rozsudku, a to včetně shodné právní úpravy sankcí, proto soud posuzoval souzenou věc podle hmotněprávní úpravy účinné v době spáchání přestupku v souladu s § 7 odst. 1 zákona o přestupcích.
46. Spornou otázkou v souzené věci bylo, zda žalobce naplnil skutkovou podstatu předmětného přestupku a porušil § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého *při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat*

znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.

47. Jak vyplynulo z provedeního dokazování ve správním řízení, nepodařilo se prokázat, zda žalobce dával znamení o směru jízdy. To však nemá vliv na to, že odbočovací manévr byl započat (srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č. j. 75 Ca 3/2009-82, www.nssoud.cz, podle kterého *za moment zahájení odbočovacího manévru vlevo ve smyslu § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, či předjížděcího manévru zleva ve smyslu § 17 odst. 2 téhož zákona je nutno považovat okamžik, kdy řidič začne dávat znamení o změně směru jízdy vlevo, po kterém by měl následovat vlastní odbočovací či předjížděcí manévr, popř. v obou případech, kdy dání znamení o změně směru jízdy se kryje s vlastním odbočovacím či předjížděcím manévrem nebo kdy vlastní odbočovací či předjížděcí manévr předchází dání znamení o změně směru jízdy nebo kdy vlastní odbočovací či předjížděcí manévr není signalizován znamením o změně směru jízdy vůbec*).
48. Při odbočování však současně platí další podmínka – řidič nesmí ohrozit při odbočování řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Tuto podmínku žalobce nesplnil. Takový závěr vyplynul ze skutkových závěrů, ke kterým dospěl znalec ve svém posudku a uvedl, že *„žalobce měl možnost neohrozit předjetí a zabránit, pokud by se v době krátce před vybočením přesvědčil pohledem do zpětného zrcátka, mohl tak zjistit, že vozidlo Octavia za ním ho již předjíždí. Neprovedením vybočovacího manévru nebo jeho přerušení mohl střetu předjetí a zabránit. V daném případě otázkou jiného než technického posouzení, zda lze od řidiče vozidla Mercedes vyžadovat, aby se pohledem do zpětného zrcátka přesvědčil, zda může vybočit doleva a zda lze od něho vyžadovat nezahájení nebo přerušení tohoto manévru, pokud již byl předjížděn“*. Totéž vyslovily i žalovaný a městský úřad ve svých rozhodnutích. Soud se s tímto závěrem správních orgánů obou stupňů ztotožňuje. Žalobci nebránilo podle provedeního dokazování nic v tom, aby se, a to i opakovaně a včas, přesvědčil, že mu nebrání v zahájení odbočovacího manévru žádná překážka. K tomu řidič vozidla Škoda Octavia nejel nepřiměřeně rychle a ještě k tomu předjížděl před žalobcovým vozidlem jiná dvě vozidla jedoucí za žalobcem. Podmínky silničního provozu byly bezvadné, včetně výhledových poměrů, klimatických podmínek, širší pozemní komunikace atd. Nebyla prokázána žádná okolnost vylučující odpovědnost žalobce.
49. I v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, je vyložena povinnost podle § 21 odst. 1 části věty za středníkem zákona o silničním provozu, tedy neohrozit řidiče jedoucí za ním a dbát zvýšené opatrnosti tak, že je řidič odbočující na křižovatce vlevo povinen před faktickým odbočením kontrolovat nejen vozidla jedoucí za ním, ale zejména vozidla protijedoucí. Tyto činnosti by měl zvládat v zásadě simultánně. Ve skutečnosti to ovšem znamená, že řidič musí v krátkých časových intervalech očima „přeskakovat“ ze sledování protisměru ke kontrole toho, co se děje za vozidlem (typicky pohledem do zpětného zrcátka). Při hodnocení, zda řidič odbočující vlevo zaviněně přehlédl v prostoru za sebou vozidlo, které započalo předjížděcí manévr, je nutno brát v úvahu jednak obvyklý způsob sledování situace v protisměru a za vozidlem (ono „přeskakování“ pozornosti, a tedy nevěnování pozornosti jednomu z uvedených směrů vždy po určitou krátkou dobu, typicky zhruba jedné či dvou sekund), jednak to, že pozornost daného řidiče je více soustředěna na protisměr než na situaci za vozidlem.
50. V daném případě však v protisměru žádné vozidlo nejelo a pozornost žalobce v provozu byla rozptýlena pouze provozem za jeho vozidlem.

51. Povinnost podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu je obecně upravena v povinnostech účastníka provozu na pozemních komunikacích. Podle § 4 zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
52. Soud zdůrazňuje, že je přímo zákonem (výslovně v § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu) stanovena povinnost odbočujícího řidiče neohrozit za ním jedoucí řidiče a dbát zvýšené opatrnosti, z níž je dovozována povinnost odbočujícího řidiče řádně se přesvědčit před faktickým odbočením, zdali není někým předjížděn. Na řidiče jsou proto kladeny zvýšené nároky v otázce obezřetnosti.
53. Judikatura v rozporu s tímto výkladem, včetně rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č. j. 75 Ca 3/2009-82, již není směrodatná či závazná. V citovaném rozsudku ve vztahu k odbočujícímu řidiči Krajský soud v Ústí nad Labem uvedl, že pokud se řidička „*těsně před započítím odbočovacího manévru vlevo ujistila, že jí nic nebrání odbočení provést, tak již při odbočovacím manévru neměla povinnost nadále sledovat provoz za sebou, neboť byla v legitimním očekávání, že díky svému odbočovacímu manévru, který byl řádně a s dostatečným předstihem signalizován, a to 200 m před blížící se křižovatkou, již nemůže být nikým předjížděna*“ (což ovšem nebylo v souzené věci prokázáno). Tento závěr Krajského soudu v Ústí nad Labem byl již judikaturou Nejvyššího správního soudu překonán (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89).
54. Žalobce naplnil rovněž subjektivní stránku přestupku. Soud se ztotožňuje se závěry správních orgánů, že žalobce spáchal přestupek z nedbalosti. Podle § 4 zákona o přestupcích *přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel a) věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí nebo b) nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl*. Žalobce neuvedl žádnou konkrétní námitku, proč byla úvaha správních orgánů o nedbalostním zavinění žalobce nesprávná. Ani ze správního a soudního spisu nevyplývala žádná okolnost vylučující odpovědnost žalobce.
55. Výrok II rozhodnutí žalovaného o odvolání nemohl žalobce napadnout podle § 65 odst. 1 s. ř. s., neboť k tomu neměl aktivní žalobní legitimaci, jinými slovy, tento výrok nijak negativně nezasáhl do jeho právní sféry. Žalobce mohl tento výrok napadnout jedině podle § 65 odst. 2 s. ř. s. s tím, že bylo zasaženo do jeho procesních práv, k nimž náleží i řádné dokazování a zjištění skutkového stavu (jak dovodila judikatura), což žalobce učinil v posledním odstavci žaloby na straně 2. Soud zdůrazňuje, že žalobce nemá „právo na potrestání“ druhého účastníka nehody a v tomto soudním řízení správním soud přezkoumává pouze přestupek žalobce.

56. S ohledem na výše uvedené odůvodnění tohoto rozsudku soud neshledal ani tento žalobní bod důvodným. Žalovaný řádně a dostatečně vysvětlil, s ohledem na rychlost a poměry v daný okamžik v silničním provozu, že Ing. M. D. nejel nedovolenou ani nepřiměřenou rychlostí a nic mu nebránilo v zahájení předjížděcího manévru. Ve správním řízení nebylo prokázáno, že žalobce dával znamení o směru jízdy, že jel při levém okraji svého jízdního pruhu, ani zde nebyla žádná jiná indicie o záměru žalobce odbočit vlevo, kterou by mohl Ing. M. D. vidět.
57. Závěrem soud shrnuje, že správní orgány zjistily správně skutkový stav, vybraly správně právní předpisy, pod které jej subsumovaly a z toho vyvodily v souladu se zákonem správné skutkové i právní závěry, se kterými se soud ztotožnil a na které v podrobnostech odkazuje. Dle soudu bylo dokazování dostatečné a skutkový závěr znalce jednoznačný. Nebyla zde žádná důvodná pochybnost ve smyslu § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, která by vedla k potřebě dalšího dokazování.
58. O nákladech řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 s. ř. s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení (výrok III) a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti nevznikly, resp. ani úhradu nákladů řízení nepožadoval, protože se mu náhrada nákladů řízení nepřiznává (výrok II).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **je možno** podat kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně ve lhůtě do dvou týdnů po jeho doručení.

Olomouc 20. září 2018

JUDr. Martina Radkova, Ph.D. v. r.
samosoudkyně