



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK****JMÉNEM REPUBLIKY**

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci žalobce **Mgr. D. N.**, zastoupeného JUDr. Marcelou Neuwirthovou, advokátkou se sídlem Havířov-Město, Dělnická 1a/434, proti žalovanému **Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje**, se sídlem Ostrava, 28. října 117, o žalobě na přezkoumání rozhodnutí žalovaného o přestupku ze dne 27.5.2014, č.j. MSK 54820/2014,

**t a k t o :**

- I. Žaloba **se z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalobce **je povinen** zaplatit státu na účet Krajského soudu v Ostravě na nákladech řízení částku 27.618,- Kč a to do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku.

**O d ů v o d n ě n í :**

Žalobou ze dne 25.7.2014 se žalobce domáhal zrušení v záhlavní označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Městského úřadu v Orlové ze dne 11.3.2014 č.j. OD/PŘ/423/14/OŽ, jímž byl žalobce uznán vinným z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. c), písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a paní J. K. za poškození motorového vozidla byla přiznána proti žalobci náhrada škody ve výši 43.600,- Kč, a současně bylo zastaveno řízení o přestupku podle § 125c odst. 1

písm. k) zákona o silničním provozu vedeném proti žalobci. Rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo potvrzeno.

Žalobce namítal, že nebyl náležitě zjištěn skutkový stav věci. Nebyl proveden důkaz výsledkem Z. D., která byla jedinou nezaujatou svědkyní dané dopravní nehody a mohla by tak správnímu orgánu sdělit konkrétní události týkající se dopravní nehody a tímto podpořit či vyvrátit tvrzení žalobce. Správní orgán však tento důkaz neprovedl, ačkoli původně paní D. k výsledku předvolal. Žalobce zdůraznil, že již v úředním záznamu o podaném vysvětlení ze dne 17.7.2013 paní Z. D. uváděla, že viděla žalobce stát vedle jízdního kola a následně mělo dojít ke střetu. Již tato samotná skutečnost odůvodňuje to, aby paní D. byla vyslechnuta jako svědkyně.

Namítal rovněž, že správní orgán v odůvodnění rozhodnutí uvádí skutečnosti, které nejsou podloženy žádným provedeným důkazem a rovněž překračují meze diskreční pravomoci správních orgánů s tím, že kupříkladu může uvést konstatování, že ani případný výslech Z. D. není schopen zpochybnit učiněná skutková zjištění správního orgánu I. stupně. Žalovaný rovněž hodnotil skutečnosti, k nimž neměl odbornost. Jedná se o úvahy na prohlubeň v oblasti nad předním nárazníkem. Žalovaný konstatoval, že toto bylo způsobeno osou kola. Ta je ovšem ve výšce 32-33 cm, přičemž prohlubeň v oblasti nad předním nárazníkem je ve výšce 48 cm. K hodnocení těchto skutečností je ovšem příslušný pouze znalec.

Žalobce rovněž namítal, že navrhl, aby si správní orgán vyžádal zprávu dopravní policie o dopravním značení křižovatky ulic Mitrovická a Gregářková v době dopravní nehody. Tímto důkazním návrhem se žalobce snažil prokázat, že řidička automobilu nejela po hlavní silnici a byla tak v případě, že by bylo pravdivé její tvrzení o vjetí žalobce z pravé strany do dráhy jejího vozidla, povinna dát žalobci přednost zprava, což však neučinila. Správní orgán tak měl v této souvislosti doplnit dokazování, aby zjistil, kdo byl povinen dát přednost v jízdě, když z protokolu o nehodě v silničním provozu tato skutečnost jednoznačně nevyplývá, jelikož v tomto protokolu se hovoří o značce „Hlavní silnice“ umístěné pouze v protisměru jízdy řidičky vozidla, nikoli v jejím směru jízdy. Tento důkazní návrh ovšem správní orgán neakceptoval.

Žalobce dále uvedl, že navrhoval, aby byl proveden revizí znalecký posudek, jelikož se závěry znalce nesouhlasí. Závěry znaleckého posudku neodpovídají zjištěnému skutkovému stavu. Poukazoval na to, že již při podání vysvětlení dne 7.10.2013 a stejně tak u ústního jednání dne 19.2.2014 uváděl, že v době jeho střetu s vozidlem na kole nejel, pouze čekal na paní Z. D., přičemž seděl na kole a opíral se jednou nohou o zem. Rovněž uváděl, že je nemožné, aby vjel se svým kolem do trasy jedoucího vozidla řízeného paní P. dříve K., jelikož jeho kolo bylo nepojízdné. Již při cestě z Oprechtic z něj spadával řetěz a v kole cosi rachotilo a dřelo. Byl stržený ořech zadního kola. K tomuto tvrzení doložil zakázkový list opravy K. J. – JOB, který je založen ve spise. Uvedené skutečnosti potvrzují jeho tvrzení o tom, že na kole nejel, ani jet nemohl a už vůbec ne rychlostí, kterou uvádí znalec. Znalec se nevypořádal ani s jeho tvrzením, že měl na pedálu rychloupínací systém SPD a rovněž měl obuty i speciální boty s rychloupínacím SPD. V případě, kdyby na kole v době jeho střetu s vozidlem jel, došlo by k jeho odhození spolu s kolem a jejich dopadu na téže místo, jelikož k tomuto by byl pevně spjat právě skrze tyto speciální boty. Při dopravní nehodě však došlo o odhození kola a jeho samotného na zcela jiné strany, což opět svědčí o

tom, že v době střetu s vozidlem na kole nejel. Znalec se však ve svém posudku s touto skutečností nikterak nevypořádal a své závěry v této souvislosti neodůvodnil. Žalobce namítal také, že znalec ve znaleckém posudku konstatoval, že ulice Mitrovická je vedena jako obousměrná hlavní pozemní komunikace. S tím ovšem žalobce nesouhlasí a trvá na tom, že značka „Hlavní silnice“ byla umístěna toliko v protisměru jízdy řidičky, nikoliv v jejím směru jízdy a v místě křížení ulic Mitrovická a Gregářková ve směru jízdy k ulici Plzeňské nebyla jízda řidičky prováděna po hlavní silnici. Na straně 5/40 posudku je nesprávně popsán stav jízdního kola po dopravní nehodě – utržena hadice levé brzdové páky, kdy policisté uvedli, že jde o brzdu zadní, avšak ve skutečnosti jde o brzdu přední. Dále je uvedeno, že na jízdním kole byly brzdy kapalinové, avšak ve skutečnosti šlo o brzdy kotoučové. Stav kola rovněž nebyl popsán, zejména jde-li o poškození ráfku a vyosení předního kola. Dle žalobce znalec měl při zpracování znaleckého posudku ohledat kolo samotné. Ohledáním by pak zjistil, že je vyosena zadní a nikoliv přední vidlice, čímž by bylo zjevné, že k nárazu automobilu došlo do zadní části kola. Nesrovnalost lze spatřovat také v tom, že na straně 26/40 je uvedeno, že na bicyklu byl spadený řetěz a za tohoto stavu bylo možno na něm jet pouze v místech, kde se vozovka svažuje, což např. před místem střetu vozidla s cyklistou bylo. Zároveň však oproti tomu znalec na stránce 9/40 konstatuje, že cyklista jel v okamžiku střetu rychlostí cca 30 km/hod. Žalobce poznamenal, že na této straně posudku však znalec již nikterak nevysvětluje, jak je možné, aby cyklista za situace, kdy má spadlý řetěz a nemůže tedy kolo rozjet, z pouhé setrvačné jízdy na nakloněné rovině na ulici Gregářkově dosáhl tak vysoké rychlosti cca 30 km/hod. Žalobce poukázal dále na fotografii na straně 26/40, ze které je patrný otisk pedálu před světlem automobilu. Dle jeho názoru toto opět dokládá, že náraz byl zezadu, v důsledku čehož mu bylo vyoseno i sedadlo jízdního kola. S těmito skutečnostmi se znalec ve znaleckém posudku nevypořádal ani s tím, že došlo k poškození přilby. Žalobce vyslovil přesvědčení, že k tomuto došlo nárazem zadní části hlavy, resp. přilby o střechu vozidla nad čelním sklem. Také není uvedeno, čím byl poničen blatník automobilu. Pokud by k nehodovému ději došlo tak, jak uvádí znalec, nemohl by blatník automobilu poškozen, tak jak je patrné z fotografií. Ani zranění žalobce neodpovídají průběhu nehodového děje. Znalec ve znaleckém posudku ani nepracuje s výpovědí žalobce ze dne 7.10.2015, jedná se o podání vysvětlení, pracuje toliko s úředním záznamem vyhotoveným Policií ČR, který však neobsahuje všechny relevantní skutečnosti. Závěry znalce tak vycházejí z neúplných informací.

Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. Dále vyslovil výhrady ke znaleckému posudku Ing. L. R., který žalobce navrhl k důkazu v tomto řízení a namítal, že znalec nijak nevysvětlil (srovnávacími etalony či jiným věrohodným odborným způsobem), jak dospěl k závěrům týkajícím se nárazu motorového vozidla do stojícího cyklisty, konkrétně k bodu 1 na straně 14 – není jízdní kolo s jedoucím cyklistou zatíženo tělem cyklisty? K bodu 3 na straně 15 – chce tím znalec naznačit, že každý náraz do jedoucího cyklisty musí nutně znamenat jeho pád přímo na čelní sklo automobilu? Na základě čeho (jakých odborných pramenů) znalec k tomuto závěru došel? Závěry na straně 16 a 17 posudku jsou konstatovány pouze na základě fotografií, ale opět nijak odborně zdůvodněny. S ohledem na diametrálně odlišné závěry znalců žalovaný navrhl, aby soud zadal zpracování revizního znaleckého posudku, který by pochybnosti rozptýlil.

Krajský soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Krajský soud předně konstatuje, že žaloba byla dne 25.7.2014 podána včas, neboť rozhodnutí žalovaného bylo doručeno žalobci k rukám jeho zástupkyně 27.5.2014.

U jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích k věci.

Ze správních spisů zjistil krajský soud následující skutečnosti. Městský úřad v Orlové rozhodnutím ze 11.3.2014 č.j. OD/PR/423/14/OŽ uznal žalobce vinným tím, že dne 22.6.2013 kolem 23.40 hod. v Ostravě na křižovatce ulic Mitrovická, Gregárková a Hliněná řídil neregistrované jízdní kolo Super V600MTB ve stavu vylučujícím způsobilost a zavinil dopravní nehodu. Přijel na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci ulice Gregárková označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ a při vjetí do křižovatky nedal přednost v jízdě osobnímu motorovému vozidlu Peugeot 206 RZ X přijíždějícímu zleva po hlavní pozemní komunikaci ulici Mitrovická. Vjel tak do jízdní dráhy vozidlu Peugeot 206 RZ X, následkem čehož došlo ke střetu jízdního kola s osobním motorovým vozidlem. Podrobil se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, přičemž výsledná hodnota laboratorního vyšetření činila 2,08 g/kg alkoholu v krvi. Tedy porušením § 5 odst. 2 písm. b), § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů spáchal přestupek dle § 125c odst. 1 písm. c), § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a byla mu uložena pokuta ve výši 28.000,- Kč, dále povinnost zaplatit náklady řízení ve výši 2.500,- Kč a dále mu byla uložena povinnost nahradit J. K. za poškození osobního motorového vozidla Peugeot 206 RZ X částku 43.600,- Kč a dále byla poškozená s ostatními nároky na náhradu škody odkázána na soud.

Správní orgán I. stupně vycházel z protokolu o nehodě v silničním provozu, v němž jsou popsány stopy zadokumentované na místě nehody, dále poškození vozidla Peugeot 206 RZ X a poškození jízdního kola, popsáno místo dopravní nehody tak, že k ní došlo ve Staré Bělé na křižovatce ulic Mitrovická a Gregárková. Ulice Mitrovická byla obousměrná hlavní pozemní komunikace o dvou jízdních pružích o celkové šířce 6,5 m. Jízdní pruhy byly odděleny podélnou čarou souvislou, která v místě vyústění ulice Gregárková přecházela v podélnou čáru přerušovanou. Ulice Mitrovická byla po obou stranách lemována podélnou čarou souvislou, která v místě vyústění ulic Hliněná – Gregárková přecházela v podélnou čáru přerušovanou. Na ulici Mitrovická ve směru jízdy řidičky byla osazena dopravní značka „Cyklisté“ s dodatkovou tabulkou „30m“. Ulice Gregárková byla obousměrná vedlejší pozemní komunikace, přičemž byla označena dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“. V místě byla nejvyšší dovolená rychlost stanovena obecnou úpravou 50 km/hod. Ovlivnění alkoholem bylo u řidičky K. vyloučeno, u cyklisty D.N. – žalobce byla zjištěna hodnota 2,08 promile alkoholu v krvi. V době ohledání místa dopravní nehody se v ponehodovém postavení nacházelo pouze osobní motorové vozidlo RZ X. Jízdní kolo bylo odstaveno, místo, kde zůstalo po střetu ležet, označily paní K. a D. Obě ženy rovněž označily místo střetu a polohu cyklisty po dopravní nehodě. Dále byla zadokumentována poloha plastové lišty předního nárazníku osobního vozidla. Na jízdním kole byl v době ohledání spadlý řetěz. Jízdní kolo nebylo

vybaveno odrazkami, na předním rámu byla umístěna brašna s reflexními pruhy po stranách. Přední svítlna nebyla na místě ohledání nalezena, zadní svítlna byla nalezena poškozena. Pod sedadlem byla brašna s reflexním pruhem. Jízdní kolo bylo vybaveno šlapadly s SPD systémem, cyklista měl v době dopravní nehody na nohou obuv Shimano vybavenou SPD systémem.

Správní orgán I. stupně dále vycházel z plánu místa dopravní nehody, v němž je zaznamenána dopravní situace, směr jízdy vozidla Peugeot, směr jízdy jízdního kola, ponehodové postavení vozidla Peugeot, ponehodová poloha jízdního kola, plastová část předního nárazníku osobního vozidla, plastový úlomek z osobního vozidla, místo střetu a místo polohy cyklisty po dopravní nehodě. Součástí spisu je také fotodokumentace k dopravní nehodě. Na fotografiích je zachyceno místo dopravní nehody, včetně dopravního značení, výhledové poměry, poškození jízdního kola, poškození osobního motorového vozidla, oděv a obuv cyklisty. Ve spise je také protokol o lékařském vyšetření o ovlivnění alkoholem, hlášení úrazu, propouštěcí zprávy, evidenční karta řidiče – žalobce, listina o podání vysvětlení žalobcem dne 7.10.2013 před správním orgánem. Z protokolu o ústním jednání ze dne 19.10.2014, které se konalo za přítomnosti poškozené J. K., žalobce a zástupkyně žalobce správní orgán provedl důkaz listinami a znaleckým posudkem RNDr. M. S., kterého správní orgán ustanovil. Znalec kromě jiného učinil závěr, že dle fotografií je na jízdním kole spadlý řetěz, na jízdním kole bylo možné jet pouze v místech, kde se vozovka svažuje, což před místem střetu bylo. Osobní vozidlo jelo středem jízdního pruhu rychlostí 38-46 km/hod, pravděpodobně 42 km/hod při toleranci  $\pm 10\%$ . Cyklista byl v okamžiku střetu v poloze kolmé k vozidlu a k prvnímu kontaktu došlo pravou částí vozidla do předního kola jízdního kola. Cyklista jel v okamžiku střetu rychlostí 27-33 km/hod, pravděpodobně rychlostí 30 km/hod, o čemž svědčí jeho poloha po nehodě, která se nachází v příčném směru extrémně daleko od dráhy vozidla. Cyklista v okamžiku střetu jel na jízdním kole. Rychlosti dosáhl cyklista zřejmě tím, že se před střetem pohyboval po vozovce, která je ve spádu. Cyklista by střetu s osobním vozidlem zabránil, pokud by zastavil před místem středu. Řidička při rychlosti, kterou jela, nebyla střetu s rychle jedoucím cyklistou schopna zabránit. V okamžiku, kdy by její reakce mohla střetu zabránit, byl však cyklista v oblasti zakrytého výhledu. Z technického hlediska byla jedinou příčinou dopravní nehody techniky jízdy cyklisty. Výpověď cyklisty popisujícího před střetem jeho stání na komunikaci v pravém jízdním pruhu je zcela technicky nepřijatelná. Vozidlo by muselo jet pravými koly po přerušované čáře a cyklista by nebyl odhozen na protilehlý okraj vozovky. To nevyplývá pouze z výpočtu, ale i základních principů mechaniky – zákon setrvačnosti. Přes vozidlo mohl přeletět na druhou stranu jedině, kdyby se s jízdním kolem pohyboval. Výpověď paní D., která se domnívá, že cyklista stál vedle jízdního kola je techniky zcela nepřijatelná. Výpověď řidička K. – nyní P. je z technického hlediska přijatelná v celém rozsahu. Ve spise je propouštěcí zpráva z chirurgie a propouštěcí zpráva z anesteziologie a resuscitace, v níž je konstatováno, že žalobce utrpěl při dopravní nehodě zranění. Pacient měl po požití 5 piv jet na kole a byl sražen autem z boku. Mezi jeho záliby patří jízda na kole, nepamatuje si okolnosti dopravní nehody.

U ústního jednání dne 19.2.2014 žalobce uvedl, že byl v Oprechticích na jízdním kole. Cestou zpět mu padal řetěz, nemohl na kole jet. Při tlačení kola mu zadní kolo stále dřelo. Měl zapnuto přední i zadní světlo. Cyklistická přilba mu z ruky padala, tak si ji zapnul na hlavě. S paní D. šli po cestě směrem do Ostravy přes Krmelín. Během cesty

se snažil přijít na závalu. Před předmětnou křižovatkou se paní D. zdržela. Sám pokračoval na křižovátku ulic Mitrovická a Gregárkova. Zůstal stát na okraji komunikace, ještě na ulici Gregárkova. Opětovně kontroloval kolo. Nohu měl na zemi na přerušované čáře dělící ulici Gregárkovu a Mitrovickou. Kolo směřovalo směrem k ulici Plzeňská. Kolo bylo mírně zešikma. Přední kolo jízdního kola bylo vedle čáry a zadní kolo stálo na čáře. Čekal na paní D., sedl si na kolo, levou nohu měl opřenu o pedál, pravou nohou stál na zemi. Všiml si zezadu blížícího se světla, ohlédl se a viděl auto mířící na něj. Nemělo snahu ho objet. Snažil se zpevnit tělo a povyskočil nahoru. Ucítil náraz do levé nohy a automaticky se ve výskoku sbalil do kotoulu. Náraz ho vytočil a při dopadu na zem se odkoulel, víc si nepamatuje. Kolo bylo vybaveno speciálními pedály SPD. K těmto pedálům musí být i speciální boty. Kdyby na kole jel, tak automaticky boty zacvaknou do pedálu. Bez těchto pedálů se na kole nedá jet. V případě nečekaného nárazu se boty od kola samy neodpojí. Při nárazu by kolo letělo s ním a dopadlo by na stejné místo. Na kole nejel, proto neměl zacvaknuté pedály. Uvedl, že řidička na něj najela, nechtěla ho objet, protože se nevěnovala řízení.

U jednání dne 19.2.2014 byla vyslechnuta řidička osobního motorového vozidla Peugeot 206 RZ X paní J. P., dříve K. Vypověděla, že ve vozidle byla sama, vozovka byla suchá, byla tma, vozidlo bylo řádně osvětleno. Jela pod hranicí rychlostí 50 km/hod. Komunikace byla prázdná. Cyklistu zahlédla v okamžiku střetu. Ke střetu došlo z pravé strany na straně spolujezdce. Okamžitě zastavila vozidlo, zavolala záchrannou službu. Když přišla k místu, kde ležel cyklista, už u něj klečela paní D. Ta uvedla záchranná službě, že žalobce vypil minimálně 5 piv. Paní D. svědkyni zopakovala, že se nejednalo o její chybu. Cyklista se po střetu nacházel na trávníku mimo vozovku v protisměru jízdy, za stojícím autem. Před střetem před křižovatkou nezpomalila, jelikož nebyl k tomu důvod. Byla na hlavní silnici, což usuzovala z dopravního značení. Komunikace, z níž vyjel cyklista, nebyla osvětlena. Cyklista měl oblečení v černé barvě.

Z obsahu spisů vyplývá, že žalobce navrhoval výslech svědkyně paní Z. D., zpracování revizního znaleckého posudku a vyžádání zprávy dopravní policie o značení křižovátky Mitrovická a Gregárková v době dopravní nehody. Správní orgán I. stupně v odůvodnění rozhodnutí vysvětlil, proč uvedené důkazy navržené žalobcem neprovedl.

Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, o němž žalovaný rozhodl napadeným rozhodnutím ze dne 27.5.2014 č.j. MSK 54820/2014, odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.

Krajský soud provedl důkaz listinou označenou jako znalecký posudek č. 20 2/2014 zpracovanou znalcem Ing. L. R. ze dne 24.7.2014, kterou v průběhu řízení předložil k důkazu žalobce. Soud přitom konstatoval, že přestože zpracovatel posudku Ing. L. R. je zapsán v seznamu znalců pro obor doprava, odvětví doprava silniční, městská, se specializací technické posudky o příčinách silničních nehod, listina předložená žalobcem nesplňuje formální náležitosti znaleckého posudku. Z této listiny bylo zjištěno, že Ing. R. učinil závěr, že na základě provedené analýzy lze konstatovat, že místo střetu se nachází v pravé části pravého jízdního pruhu ulice Mitrovické ve směru od Junácké k Plzeňské, v oblasti od podélné čáry přerušované do vzdálenosti 1,2 m od ní směrem do středu komunikace a 0,7 m před úrovní výchozího bodu měření z pohledu z ulice Mitrovické směrem k ulici Plzeňské. Vozidlo Peugeot se pohybovalo po ulici Mitrovické ve směru k ulici Plzeňské v pravém jízdním pruhu rychlostí 47-64

km/hod. Cyklista v okamžiku střetu stál. Jízdní kolo bylo zachyceno projíždějícím vozidlem za pedál jízdního kola na levé straně, který byl v okamžiku střetu kolem své horní poloviny. V okamžiku střetu cyklista stál opřen svou levou nohou o vozovku a částečně seděl na sedle jízdního kola. Po zachycení vozidlem bylo jízdní kolo vlivem stáčivého momentu přitaženo k vozidlu, čímž se levá noha dostala do kontaktu s pravým blatníkem vozidla a způsobila mu masivní deformaci. Cyklista byl stržen na čelní sklo vozidla, kdy vlivem rotace narazil do jeho pravé spodní části pravou stranou spodní části trupu zezadu. Pokračoval v pohybu k horní části čelního skla, kde hlavou a horní částí zad způsobil rozsáhlé deformace a po překulení přes střechu spadl z vozidla a pokračoval do své konečné polohy. Z technického hlediska bylo příčinou nehody zachycení stojícího cyklisty projíždějícím osobním automobilem. Ing. R. dále uvedl, že řidička vozidla Peugeot měla možnost zabránit střetu, zastavením v místě střetu, pokud by proces brzdění započala 25 m před místem střetu. Mohla také zabránit střetu objetím cyklisty s bezpečným odstupem. Tento manévr by musela zahájit ve vzdálenosti 25-34 m v závislosti na rychlosti jízdy. Cyklista v okamžiku střetu stál, neměl možnost zabránit střetu s vozidlem. Pokud by předvídal možnost střetu s vozidlem, mohl se pokusit i s jízdním kolem uskočit. Ing. R. považoval za technicky přijatelnou řidičkou vozidla Peugeot uváděnou rychlost vozidla 50 km/hod. Za technicky nepřijatelné považoval tvrzení řidičky, že když přijížděla ke křižovatce s ulicí Gregárkovou uviděla, jak jí z této ulice bezprostředně před vozidlo vjel cyklista z vedlejší ulice Gregárkovy. Za technicky přijatelné považoval Ing. R. výpověď žalobce, že v době střetu seděl na sedle, ruce měl položené na řídítkách, brzdil pravou brzdou. Ing. R. odkázal na analýzu zadokumentovaných stop provedenou v kapitole 2., 1., 3. Dále uvedl, že vzhledem k zadokumentovaným stopám, poškození vozidla je technicky nepřijatelné tvrzení cyklisty, že v době střetu měl levou nohu na pedále a to patou a pravou nohou se opíral o zem. Ing. R. učinil závěr, že cyklista se opíral o zem levou nohou.

S ohledem na odlišnost závěrů znalce Ing. S., který zpracovával znalecký posudek za řízení před správním orgánem a závěrů Ing. L. R., soud ustanovil znalcem znalecký ústav Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. se sídlem v Brně k podání revizního znaleckého posudku. Z revizního znaleckého posudku tohoto ústavu č. 10/2016, z něhož zjistil, že oba znalci RNDr. S. a Ing. R. vycházeli z údajů uvedených ve spisu, Ing. R. provedl navíc osobní prohlídku jízdního kola. Zásadní rozpor je zejména v určení střetové polohy a pohybu cyklisty před střetem. RNDr. S. ve svém posudku uvedl, že cyklista se bezprostředně před střetem pohyboval a to rychlostí cca 30 km/hod, dále uvedl, že k prvotnímu kontaktu došlo mezi pravou přední částí vozidla Peugeot a levou částí jízdního kola (levou stranou předního kola). Tato střetová konfigurace je z technického hlediska nepřesná. Znalec Ing. R. ve svém posudku uvedl, že cyklista se v okamžiku střetu nepohyboval. Dle znalce cyklista seděl na jízdním kole a levou nohou se opíral o zem. Tento vstupní údaj je však chybný. Dle závěrů revizního znaleckého posudku se cyklista bezprostředně před střetem pohyboval. Znalec RNDr. S. provedl dopředný výpočet střetu, předstřetového a postřetového pohybu s pomocí simulačního programu PC crash. Program je schopen počítat se vzájemnými silovými účinky mezi vozidly a vícetělesovým systémem. Tento postup se jeví jako vhodný pro řešení dané nehody. Je však třeba dodat, že i PC crash, jako každý jiný počítačový program určený pro simulaci dopravních nehod počítá tak přesně, jak mu zadáme vstupní hodnoty. Výsledky je třeba vždy kriticky zhodnotit a ne se na ně slepě spoléhat. Znalec stanovil místo střetu a to s ohledem na výpovědi účastníků a svědků předmětné nehody. Za technicky chybné lze označit stanovení střetové konfigurace vozidla Peugeot a jízdního

kola. Znalec při stanovení vycházel ze zápisu Police ČR v protokolu o nehodě v silničním provozu a fotografií vyhotovených Policií ČR. Na základě nepřesného popisu poškození jízdního kola částečné nedostatečnosti fotografické dokumentace jízdního kola, znalec stanovil střetovou konfiguraci chybně. Lze zde vytknout absenci osobní prohlídky jízdního kola, ač byla možná. Z technického hlediska znalec provedl korespondenci poškození částečně nepřesně. Znalec Ing. Romanowski provedl zpětný výpočet střetu, předstřetového a postřetového pohybu. Znalec provedl pouze kinematické výpočty a nezabýval se vůbec dynamikou. Ve svém posudku nevysvětlil, jak mohl být cyklista (jehož vektor rychlosti vůči vozidlu je nulový, za předpokladu, že stojí) odhozen po střetu cca 9 m podélně a cca 6 m příčně vlevo od místa střetu, ve směru jízdy vozidla Peugeot. Absenci dynamického výpočtu pohybu cyklisty po střetu lze považovat za chybu. Korespondenci poškození znalec provedl z technického hlediska korektně. Jako příčinu nehody z technického hlediska uvedl zachycení stojícího cyklisty přijíždějícím osobním automobilem.

Na otázku, aby se znalecký ústav vyjádřil ke správnosti závěrů obou znalců a vyjádřil k případným rozdílným závěrům a k tomu, čím jsou tyto rozdílné závěry způsobeny, znalecký ústav konstatoval, že znalec RNDr. M. S. ve svém posudku dospěl k závěru, že vozidlo Peugeot se bezprostředně před střetem pohybovalo rychlostí 38-46 km/hod. Tento údaj je částečně ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Dále znalec uvedl, že cyklista se bezprostředně před střetem pohyboval na jízdním kole rychlostí 27-33 km/hod. Tento údaj je částečně ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Dle znalce nemohla řidička vozidla Peugeot předmětně dopravní nehodě zabránit. V okamžiku nutné reakce řidičky se cyklista nacházel stále v oblasti zakrytého výhledu. Tento údaj je částečně ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Místo střetu znalec označil 1,0 m vlevo od okraje vozovky a 1,3 m před výchozím bodem měření. Tento údaj je téměř ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Za střetovou konfiguraci označil znalec polohu, kdy pravá přední část vozidla Peugeot naráží do levé přední části jízdního kola, konkrétně do levého boku předního kola. Takto stanovená střetová poloha je však z technického hlediska nepřesná. Znalec chybně vyhodnotil na základě popisu v protokole v silničním provozu a pravděpodobně také z fotografií č. 40 a 44 vyhotovených Policií ČR, že došlo k vyosení předního kola. K tomuto závěru pravděpodobně došel na základě viditelného vyosení třmene přední brzdy vůči přednímu kolu. Zde se však jednalo o vyosení brzdového třenu, nikoliv o vyosení předního kola. Pokud by došlo ke znalcem deklarovanému střetu v této konfiguraci, došlo by k rozsáhlejší deformaci předního kola u jízdního kola. Zejména v případě, že cyklista na jízdním kole jede a přední kolo je více zatíženo. Tento údaj není z technického hlediska ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku.

K závěrům Ing. L. R. znalecký ústav uvedl, že tento znalec ve svém posudku došel k závěru, že vozidlo Peugeot se bezprostředně před střetem pohybovalo rychlostí 47-64 km/hod. Tento údaj je částečně ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Dále znalec uvedl, že cyklista se bezprostředně před střetem nepohyboval, stál. Tento údaj je v rozporu se závěry revizního znaleckého posudku. Dle znalce mohla řidička vozidla Peugeot předmětně dopravní nehodě zabránit, a to zastavením, pokud by započala brzdit cca 25 m před místem střetu. Dále mohla zabránit střetu vyhnutím se cyklisty. Tento manévr by musela zahájit ve vzdálenosti 25-34 m před místem střetu. Tento údaj není ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Znalec dále uvedl, že cyklista v okamžiku střetu stál, neměl tedy možnost zabránit střetu s vozidlem. Tento údaj je



v rozporu se závěry revizního znaleckého posudku. Místo střetu znalec označil 1,2 m vlevo od okraje vozovky a 1,3 m před výchozím bodem měření. Tento údaj je téměř ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku. Za střetovou konfiguraci označil znalec polohu, kdy pravá přední část vozidla Peugeot naráží do levé střední části jízdního kola, konkrétně do levé kliky s pedálem. Tento údaj je z technického hlediska částečně ve shodě se závěry revizního znaleckého posudku.

Za technicky nepřijatelnou znalecký ústav považoval tvrzení Z. D. v úředním záznamu o podaném vysvětlení ze dne 17.7.2013, kdy uvedla, že když se blížila k ulici Mitrovické, uviděla svého kamaráda stát vedle jízdního kola a to na vyústění ulice Gregárková na ulici Mitrovickou. Stál vedle jízdního kola a nasedl na něm. Rovněž za technicky nepřijatelnou považoval znalecký ústav tu část výpovědi žalobce, kdy uvedl, že následně došel ke křižovatce s ulicí Mitrovickou, kde zastavil a začal se věnovat závadě na jízdním kole a na nic nepřišel. Poté usedl na jízdní kolo, kdy se pravou nohou opíral o zem. Stál v pravém jízdním pruhu ulice Mitrovické u podélné čáry přerušované u vyústění ulice Gregárková. Na tomto označení měl pravou nohu, přední část jízdního kola směřovala k ulici Plzeňské. Na místě stál přibližně po dobu 5 sekund. Naopak za technicky přijatelnou znalecký ústav považoval tu část výpovědi řidičky vozidla Peugeot, kdy uvedla, že jela po hlavní pozemní komunikaci, kdy přijížděla ke křižovatce s ulicí Gregárkovou, uviděla, jak ji z této ulice bezprostředně před vozidlo vjel cyklista vyjíždějící z vedlejší ulice Gregárkovy. Na toto již nemohla žádným způsobem reagovat a došlo ke střetu a tímto nárazem byl cyklista odhozen na čelní sklo jejího vozidla. Ihned začala brzdit a své vozidlo zastavila.

Znalecký ústav provedl analýzu vzájemného pohybu účastníků nehody s tím, že vzájemný střet vozidla a cyklisty byl řešen s pomocí programu Virtual Crash 3.0. Z provedené analýzy vyplývá, že vozidlo Peugeot se v okamžiku střetu pohybovalo rychlostí  $50 \text{ km/hod} \pm 5 \text{ km/hod}$ . Cyklista na jízdním kole se bezprostředně před střetem pohyboval rychlostí  $20 \text{ km/hod} \pm 5 \text{ km/hod}$  (vozovka na ulici Gregárková se ve směru ke křižovatce s ulicí Mitrovická svažuje, s průměrným sklonem cca 3,5 procent v délce cca 90 m od místa střetu). Vzájemný střetový úhel mezi vozidlem Peugeot a jízdním kolem byl  $65 \text{ stupňů} \pm 10 \text{ stupňů}$ . Místo střetu se nacházelo cca 0,7 m vlevo od okraje vozovky a cca 0,7 m před výchozím bodem měření, ve směru jízdy vozidla Peugeot. K prvotnímu kontaktu došlo pravou přední částí vozidla Peugeot do levé střední části jízdního kola (přibližně mezi oblastí levé kliky a levé strany zadní kyvné vidlice). Nárazem přední části vozidla Peugeot do levé střední části jízdního kola došlo k částečné pravotočivé rotaci jízdního kola okolo svislé osy a sunutí podél pravé střední části vozidla Peugeot. Vlivem rotace a v „podražení“ jízdního kola pod cyklistou dochází k ohnutí a částečnému natočení sedla. Jízdní kolo se vlivem pravotočivého stočení otřelo o vozidlo a bylo odraženo vpravo na chodník ve směru jízdy vozidla Peugeot. Levá noha cyklisty v oblasti stehna naráží na horní část levého předního blatníku vozidla Peugeot, zde došlo pravděpodobně ke zlomení levé stehenní kosti cyklisty. Cyklista vlivem rotace a dopředného pohybu vozidla naléhá zadní částí dolní poloviny těla na pravou střední část předního skla. Dále pokračuje v pohybu a horní polovinou těla a hlavy dopadá na střed čelního skla a střechy vozidla. Následně se pohybuje šikmo přes vozidlo, padá z vozidla na vozovku a pohybuje se do konečné polohy (částečná nepřesnost místa dopadu cyklisty je dána složitostí výpočtu vícetělesové soustavy, tato nepřesnost však nemá vliv na závěry revizního znaleckého posudku). Vozidlo Peugeot se po střetu pohybovalo do konečné polohy na dráze cca 24 m s průměrným zpomalením cca  $3,7 \text{ m/s}^2$ .

Podle § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodců hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.

Podle ust. § 76 odst. 1 téhož zákona, místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechnodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.

Podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě.

Co se týče námitky žalobce, že řidička automobilu Peugeot nejela po hlavní silnici, což se snažil prokázat důkazem vyžádáním zprávy Dopravní policie o dopravním značení křižovatky ulic Mitrovická a Gregárková v době dopravní nehody, kterýž to důkaz správní orgán neprovedl, a námitky že nejela-li řidička vozidla po hlavní silnici a byla by tak v případě, že by bylo pravdivé její tvrzení o vjetí cyklisty – žalobce z pravé strany do dráhy jejího vozidla, povinna dát tomuto cyklistovi přednost zprava, což však neučinila, sdílí krajský soud závěr žalovaného, že i za situace, kdy z fotodokumentace pořízené ze směru jízdy řidičky K., ani v protokolu o dopravní nehodě není zaznamenáno dopravní značení ve směru jízdy řidičky K., je tento důkaz nadbytečný a to s ohledem na závěr, že i když se bude vycházet z téze, že dopravní značení „P2“ ve směru jízdy řidičky K. nebylo, je ze spisové dokumentace prokázáno, že ve směru jízdy cyklisty N. se nacházelo dopravní značení „P4-Dej přednost v jízdě!“. Současně je ze spisové dokumentace zřejmé, že je v křižovatce instalováno zrcadlo umožňující řidiči přijíždějícímu po ulici Gregárkové (směr jízdy žalobce) sledovat provoz na hlavní pozemní komunikaci – ulici Mitrovické, na níž je ztížený výhled. Krajský soud rovněž souhlasí s názorem žalovaného, že úprava dopravního značení má přednost před obecnou úpravou zákona o silničním provozu, jak plyne z výše citovaného § 76 odst. 1 zákona o silničním provozu a že posouzením situace obou řidičů před dopravní nehodou vyplývá, že cyklista – žalobce byl povinen řídit se dopravním značením „Dej přednost v jízdě!“ a počínat si tak, jak stanoví zákon v § 2 písm. q) zákona o silničním provozu, dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhled změnit směr nebo rychlost jízdy.

Soud rovněž souhlasí s názorem žalovaného, že v případě žalobce se nelze dovolávat odpovědnosti řidičky K. tím, že sám porušil důležitou povinnost, jíž přednost v jízdě nepochybně je a kterou měl plnit na základě hierarchicky vyšší povinnosti zákona o silničním provozu než řidička K. Povinnost řidiče řídit se dopravním značením však žalobce nesplnil. Přitom vedle dopravního značení, stavebnětechnického provedení pozemní komunikace (viz zmíněné neosvětlení a instalace zrcadla pro výhled na hlavní pozemní komunikaci) a stejně tak i ze skutečnosti, že jde o ulici pro automobily slepou, se nemohl oprávněně domnívat, že se nachází na hlavní pozemní komunikaci. Žalovaný

zcela přiléhavě také poukázal na to, že nelze odhlédnout od skutečnosti, že z výhledu řidičky K. jedoucí po hlavní pozemní komunikaci je bezpečně vidět dopravní značení „P4 – Dej přednost v jízdě!“ z protějšího ramene křižovatky ulice Hliněné. Správní orgán také vycházel z toho, že dopravní značení „P2 – Hlavní pozemní komunikace“ je na sloupu veřejného osvětlení, který byl vzat jako výchozí bod měření, jež se nachází v protisměru jízdy řidičky K. Soud souhlasí s žalovaným v jeho názoru, že z toho lze bez důvodných pochybností dovodit, že řidička osobního vozidla se pohybovala po hlavní pozemní komunikaci, neboť je nemyslitelné, aby v jednom směru byla daná komunikace hlavní a v druhém směru jako vedlejší. Nemyslitelná je také argumentace žalobce, že by oba účastníci dopravní nehody měli povinnost dát si vzájemně přednost v jízdě, neboť jak správně argumentoval žalovaný, v takovém případě by nebyl průjezd danou křižovatkou vůbec možný. Ze shodných důvodů, jako žalovaný, také soud považoval důkazní návrh ohledně dopravního značení za nadbytečný.

Krajský soud neshledává důvodnou ani žalobní námitku žalobce, že v době jeho střetu s vozidlem na kole nejel, nýbrž stál na místě, jednou nohou se opíral o zem a čekal na paní D.

Znalec RNDr. S. ve znaleckém posudku, který zpracoval v průběhu správního řízení, učinil závěr, že žalobce v okamžiku střetu jel a to rychlostí 27-33 km/hod, pravděpodobně 30 km/hod, o čemž svědčí jeho poloha po dopravní nehodě, která se nachází v příčném směru extrémně daleko od dráhy vozidla. Znalec konstatoval, že vozidlo jelo přibližně středem jízdního pruhu, cyklista se pohyboval kolmo k vozovce, po které vozidlo jelo a že rychlost cyklista zřejmě dosáhl tím, že se před střetem pohyboval na vozovce, která je ve spádu, což dokladují fotografie. Odlišný názor na tuto klíčovou otázku měl znalec Ing. L. R., který zpracoval listinu označenou jako znalecký posudek č. 20 2/2014, kterou žalobce předložil v průběhu soudního řízení. S ohledem na diametrálně odlišné závěry soud nechal zpracovat revizní znalecký posudek, z jehož závěrů, které jsou soudem výše citovány, plyne zcela jednoznačný závěr, že se žalobce na jízdním kole bezprostředně před střetem pohyboval rychlostí 20 km/hod  $\pm$  5 km/hod, řidička vozidla Peugeot se v okamžiku střetu pohybovala rychlostí 50 km/hod  $\pm$  5 km/hod. Znalecký ústav provedl analýzu vzájemného pohybu účastníků nehody, střetový a postřetový pohyb obou účastníků nehody a také vysvětlil rozdíly vyplývající ze závěrů znalce RNDr. S. a Ing. R. s tím, že vycházejí z rozdílného stanovení střetové konfigurace mezi vozidlem Peugeot a jízdním kolem a ve stanovení pohybu cyklisty bezprostředně před střetem. Znalecký ústav zdůraznil, že znalec Ing. R. provedl pouze kinematické výpočty a nezabýval se vůbec dynamikou a nevysvětlil, jak mohl být cyklista odhozen po střetu cca 9 m podélně a cca 6 m příčně vlevo od místa střetu ve směru jízdy vozidla Peugeot. Absenci dynamického výpočtu pohybu cyklisty po střetu znalecký ústav považuje za chybu. Znalci RNDr. S. vytkl absenci osobní prohlídky jízdního kola, ač byla možná a z technického hlediska provedl korespondenci poškození částečně nepřesně, přičemž za technicky chybné označil stanovení střetové konfigurace vozidla Peugeot a jízdního kola.

V klíčové otázce, zda cyklista v době dopravní nehody na kole jel nebo stál, se revizní znalecký posudek se závěrem znalce RNDr. S., z něhož vycházel správní orgán, ztotožnil. Znalecký ústav ve svých závěrech také odůvodnil, proč považuje za technicky nepřijatelnou tu část výpovědi žalobce a tvrzení Z. D. v úředním záznamu o podaném vysvětlení ze dne 17.10.2013, že se žalobce v okamžiku střetu nepohyboval, stál.

Rovněž vysvětlil, proč považuje za technicky přijatelný popis nehodového děje svědkyní M. K. Krajský soud považuje závěry revizního znaleckého posudku za úplné, přesvědčivé, znalec ústav nepominul žádné podklady obsažené ve spise správního orgánu a soud neshledal žádné pochybnosti o věcné správnosti tohoto revizního znaleckého posudku, který byl pro posouzení dané věci důkazem zásadním.

Jestliže i znalecký ústav dospěl k závěru o technické nepřijatelnosti tvrzení Z. D. v úředním záznamu o podaném vysvětlení ze dne 17.10.2013, že se žalobce bezprostředně před střetem nepohyboval, stál, dospěl krajský soud k závěru, že k okolnostem vzniku dopravní nehody by výslech Z. D. jako svědkyně nic nepřinesl. Jinými slovy řečeno, tvrdila-li svědkyně v podaném vysvětlení stejně jako žalobce, že se před střetem na kole nepohyboval, stál a tato skutková verze nehodového děje byla vyvrácena, jak znaleckým posudkem RNDr. S., tak revizním znaleckým posudkem, je nutno dospět k závěru, že důkaz výslechem svědkyně Z. D. je nadbytečný a ani soud jej proto neprovedl. Soud uzavírá, že shromážděné důkazy ve svém souhrnu prokazují stíhané jednání žalobce bez důvodných pochybností. Soud neshledal žádné vady řízení, pro které by byl povinen rozhodnutí zrušit a žalobu podle § 78 odst. 7 s.ř.s. jako nedůvodnou zamítl.

O nákladech řízení rozhodl krajský soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a procesně úspěšný žalovaný se náhrady nákladů řízení vzdal.

O náhradě nákladů řízení vzniklých státu soud rozhodl podle § 60 odst. 4 s.ř.s. tak, že procesně neúspěšnému žalobci uložil povinnost zaplatit státu částku 27.618,- Kč do tří dnů od právní moci rozsudku. Tyto náklady představují znalečné, které bylo hrazeno z rozpočtových prostředků Krajského soudu v Ostravě. Celkové náklady na znalečné činily 32.618,- Kč, část znalečného byla hrazena ze zálohy složené žalobcem ve výši 5.000,- Kč a z rozpočtových prostředků soudu byla uhrazena částka 27.618,- Kč.

**P o u ě n í :** Proti tomuto rozhodnutí l z e podat kasační stížnost ve lhůtě do dvou týdnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Brno, Moravské náměstí č. 6. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

**Ostrava dne 26. 4. 2016**

**Mgr. Jarmila Úředníčková  
samosoudkyně**