



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci žalobkyně **J. M.**, zastoupené Mgr. Jakubem Krčem, advokátem se sídlem Frýdek-Místek, Jiráskova 457, proti žalovanému **Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje**, se sídlem Ostrava, 28. října 117, o žalobě na přezkoumání rozhodnutí žalovaného o přestupku ze dne 11.9.2015, č. j. MSK 114187/2015,

takto:

I. Žaloba **se z a m í t á .**

II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobou ze dne 14.10.2015 se žalobkyně domáhala zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž rozhodnutí Magistrátu města Frýdku-Místku ze dne 4.6.2015 č.j. MMFM 69777/2015, kterým byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. h) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, bylo změněno tak, že z výroku byl vypuštěn § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a ve zbytku bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno.

Žalobkyně namítala, že správní orgán porušil § 3 správního řádu, zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Poukázala na to, že skutková podstata přestupku definovaná § 2 zákona o přestupcích je tvořena čtyřmi znaky, jimiž je objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka s tím, že správní orgány se

nedostatečně zabývaly naplněním objektivní stránky, subjektivní stránky a v důsledku toho i subjektu přestupku, a pokud se již těmito znaky zabývaly, tak nesprávně. Co se týče objektivní stránky žalobkyně uvedla, že žalovaný potvrdil rozhodnutí správního orgánu I. stupně, který mimo jiné konstatoval, že „...při odbočování vlevo ohrozila žalobkyně poškozenou (E.T.)...“. Žalobkyně dále citovala § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, z něhož pro ni vyplývalo několik povinností s tím, že žádnou neporušila. Její výpověď i výpověď svědka pana P. H. prokazují, že v dostatečném předstihu před samotným fyzickým odbočením vozidla, a to minimálně 30 sekund před střetem dala znamení o změně směru jízdy. Dále uvedla, že dání znamení v dostatečném předstihu, dodržení max. dovolené rychlosti jízdy, najetí ke středové čáře, brždění, čekání na projetí protijedoucích vozidel v žádném případě nemůže být považováno za ohrožení řidičů. Neporušila ani třetí povinnost – dbát zvýšené opatrnosti. Z uvedeného dle jejího názoru vyplývá, že nebyl naplněn znak skutkové podstaty přestupku – objektivní stránka a nelze dojít k závěru, že by žalobkyně předmětný přestupek spáchala. K subjektivní stránce žalobkyně uvedla, že v jejím jednání nelze spatřovat příčinu vzniku dopravní nehody, když ji jednoznačně nezavinila. Namítala, že správní orgány nedostatečně zjišťovaly stav věci v souvislosti s tím, kdy byl zahájen odbočovací manévr. Uvedla, že prostor za vozidlem i před dáním znamení o změně směru jízdy zkontrolovala, a to pohledem do zpětných zrcátek. To je ostatně uvedeno i v protokolu ze dne 14.8.2015 o podání vysvětlení. Tehdy vypověděla, že do levého vnějšího zrcátka se dívala v průběhu jízdy ze svahu. V tomto časovém intervalu rovněž došlo k dání znamení o změně směru jízdy, což potvrdil i svědek P. H. V těchto souvislostech žalobkyně pak odkázala na rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem ve věci sp. zn. 75 Ca 3/2009, z něhož citovala s tím, že byl řešen skutkově velmi podobný případ. Na základě závěrů v tomto rozhodnutí uvedených žalobkyně namítala, že neměla povinnost E. T. nechat dokončit předjížděcí manévr, když jej započala dříve a naopak E.T. měla být schopna předjížděcí manévr ukončit. Okolnost, že toho nebyla schopna, nemůže jít k tíži žalobkyně. Při porovnání jízdy obou účastnic dopravní nehody, žalobkyně považuje za velmi podivné, že ačkoliv jsou v protokolu o nehodě silničním provozu ze dne 26.7.2014 obě účastnice označeny jako podezřelé, bylo nakonec trestní, resp. správní řízení zahájeno pouze s ní. Žalobkyně dále provedla výčet zákonných ustanovení, která dle jejího názoru porušila paní E. T. s tím, že porušení některých z jí uvedených zákonných ustanovení konstatuje i žalovaný v závěru napadeného rozhodnutí. Žalobkyně dále provedla výčet přestupků, jichž se dle jejího názoru dopustila poškozená.

Žalobkyně rovněž namítala, že v rozhodnutí žalovaného je v podstatě jediný důvod, proč byla toliko ona uznána vinnou ze spáchání přestupku a nikoliv poškozená. Poznamenala, že správní orgán uvádí dobu předjíždění (5 sekund) a na základě toho správní orgán dospěl k závěru, že mohla poškozenou vidět po celou dobu předjíždění (5 sekund před nehodou), avšak poškozená dle názoru žalobkyně měla spatřit blinkr žalobkyně až 1,5 sekundy před nehodou. Dle mínění žalobkyně by mělo být zcela irelevantní, zda poškozená blinkr viděla či nikoli. Uvedla, že kdyby blinkr byl prokazatelně zapnut žalobkyní, a poškozená se rozhodla, že zvládne vozidla předjet, zařadit se, nikoho při tom neohrozit, neomezit a ignorovala zapnutý blinkr žalobkyně, najíždění na střed a zpomalující se řadu vozidel, a žalobkyně nemohla nijak ovlivnit rozhodnutí poškozené, je dle názoru žalobkyně logickým viníkem nehody právě poškozená. Pokud by bylo rozhodné, zda poškozená viděla blinkr nebo ne, pak za užití logického výkladu metodou ad absurdum by to znamenalo, že čím rychleji bude účastník silničního provozu jakoukoliv kolonu vozidel předjíždět, tím bude mít méně

času na reakci případného vlevo odbočujícího účastníka silničního provozu a tím větší pravděpodobnost na zproštění se zavinění za spáchání přestupku. Tento způsob uvažování je nejen nelogický, ale jde i proti základním zásadám nejen správního, ale i právního řádu. Z výše uvedeného dle názoru žalobkyně plyne, že za situace, kdy nebyl naplněn znak skutkové podstaty přestupku – subjektivní stránka, nelze dojít k závěru, že by předmětný přestupek spáchala.

Žalobkyně rovněž namítala, že správní orgán nezohlednil princip omezené důvěry. Citovala přitom z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 5 As 32/2008 a uvedla, že dle zásady proporcionality je nutné zohlednit i míru porušení pravidel účastníky silničního provozu. Vždyť i sám správní orgán v závěru napadeného rozhodnutí uvádí dvě podezření ze spáchání přestupků poškozenou, oproti jednomu přestupku žalobkyně. Při přiměřeném užití citovaného rozhodnutí nebylo možné po ní spravedlivě požadovat, aby předpokládala veškerá jí citovaná podezření z porušení zákona poškozenou. Pokud by tato zásada nebyla zohledněna, pak ad absurdum by to znamenalo, že čím více přestupků se účastník silničního provozu dopustí, tím více bude pravděpodobné, že od účastníka silničního provozu, který porušení zákona nezpůsobil, bude vyžadována odpovědnost za nepředvídání takto flagrantního porušení zákona. Žalobkyně uzavřela, že v důsledku uvedených pochybení správního orgánu nelze dojít k závěru, že by přestupek mohla spáchat.

V závěru žalobkyně namítala, že správní orgán nijak nehodnotí a nevyjadřuje se k tomu, že nebyla nalezena brzdná dráha poškozené, že na vozidle žalobkyně byly poškozeny nejen levé přední dveře, ale i zadní levé dveře, z čehož dovozovala, že poškozená musela zaznamenat žalobkyni již delší dobu, než jak uvádí. Je také důležité zohlednit, že se od získání řidičského oprávnění v r. 1978 nedopustila žádného dopravního přestupku.

Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. K žalobním námitkám zcela odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Zejména zdůraznil, že dal za pravdu názoru žalobkyně v tom, že rovněž předjíždějící řidička motocyklu E. T. porušila zákonné povinnosti. To však žalobkyni nijak nezbujuje odpovědnosti za přestupek. Žalovaný má za to, že povinnosti řidiče porušila jak žalobkyně, tak E.T. Tu však již nebylo možné uznat vinnou za spáchání přestupku, neboť odpovědnost za přestupek v jejím případě zanikla dnem 26.7.2015 (na rozdíl od skutku žalobkyně nebylo o skutku E. T. vedeno trestní řízení).

U jednání účastníci setrvali na svých procesních stanoviscích.

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 žalobkyní uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

Krajský soud předně konstatuje, že žaloba doručená soudu dne 14.10.2015 byla podána včas, neboť rozhodnutí žalovaného bylo doručeno žalobkyni k rukám jejího zástupce dne 14.9.2015.

Ze správních spisů zjistil krajský soud následující skutečnosti. Rozhodnutím Magistrátu města Frýdku-Místku ze dne 4.6.2015 č.j. MMFM 69777/2015 byla žalobkyně uznána vinnou z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. h) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kterých se měla dopustit tím, že dne 26.7.2014 v 10:05 hod. při odbočování vlevo vozidlem Renault RZ X z ul. Krmelínská na ul. Gruntovní v Brušperku ohrozila řidičku motocyklu Honda RZ X jedoucího za ní, která v dané době její vozidlo předjížděla a došlo ke střetu vozidel. Při dopravní nehodě došlo k ublížení na zdraví řidičky motocyklu E.T. Tímto jednáním měla porušit povinnosti stanovené v § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Žalobkyni byla uložena pokuta ve výši 25.000,- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12ti měsíců. Dále jí byla uložena povinnost zaplatit náklady spojené s projednáním přestupku ve výši 1.000,- Kč a bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení. Proti tomuto rozhodnutí podala žalobkyně prostřednictvím svého zástupce v zákonné lhůtě odvolání, o němž žalovaný rozhodl žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 11.9.2015. Rozhodnutí správního orgánu I. stupně změnil tak, že z výroku vypustil ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a ve zbytku rozhodnutí potvrdil.

Podkladem pro rozhodnutí správních orgánů byl protokol o nehodě v silničním provozu, plánek z místa nehody, fotodokumentace, z nichž plyne, že žalobkyně dne 26.7.2014 v 10:05 hod. při odbočování vlevo vozidlem Renault RZ X z ul. Krmelínská na ul. Gruntovní v Brušperku ohrozila řidičku motocyklu Honda RZ X jedoucího za ní, která po předjetí motocyklu Suzuki i před ním jedoucího vozidla Suzuki Swift začala předjíždět vozidlo řízené žalobkyní a došlo ke střetu přední části motocyklu Honda s levým bokem vozidla Renault. Při dopravní nehodě došlo k pádu a ublížení na zdraví řidičky motocyklu E.T. Na vozidle žalobkyně Renault byl poškozen levý přední podběh, levý přední blatník, levé přední dveře, levé zadní dveře, levý práh, levé zpětné zrcátko. Na motocyklu Honda bylo poškozeno přední světlo, přední tlumiče, směrovky, palubní deska, pravý blatník, páčka přední brzdy, řídítka, chladič, nádrž, pravý bok kapotáže, pravá stupačka, výfuk, kufr. K dopravní nehodě došlo za denní doby, jasného slunečného počasí s dobrou viditelností. Pozemní komunikace byla s živitým povrchem, v dobrém technickém stavu, bez výtluků. Místo dopravní nehody bylo shledáno jako přehledné, bez rušivých vlivů. V plánu z místa nehody je zaznamenáno místo střetu, směr jízdy obou vozidel, dřecí stopa levého předního kola vozidla Renault. Fotodokumentace zachycuje místo střetu, dřecí stopu poškození vozidla řízeného žalobkyní a poškození motocyklu Honda. Podkladem pro rozhodnutí správního orgánu byl dále znalecký posudek č. 4963/14 ve věci předmětné dopravní nehody, který zpracoval Ing. P. S., znalec z oboru doprava, odvětví – doprava silniční – technické posudky o příčinách silničních nehod. Znalec provedl analýzu nehodového děje a ze závěru znaleckého posudku plyne, že k dopravní nehodě došlo na rovném úseku vozovky, kdy jako první jelo vozidlo Renault, za tímto vozidlem jelo vozidlo Suzuki a za tímto vozidlem jely dva motocykly. Vozidlo Renault, řízené žalobkyní, přijíždělo ke křižovatce s místní komunikací, která ústí z levé strany na silnici hlavní a žalobkyně měla v úmyslu provést odbočení doleva na místní komunikaci Gruntovní. Svou jízdu zpomalovala a dle výpovědi řidiče Suzuki zapnula levý ukazatel změny směru jízdy. Řidička motocyklu Honda paní T. jela v pořadí jako čtvrtá a v okamžiku, kdy před ní motocyklista a vozidlo Suzuki začali zpomalovat, svou jízdu z 50 km/h na rychlost cca 30 km/h, se rozhodla, že vozidla před sebou předjede. Zahájila předjížděcí manévr,

vjela do levého protisměrného jízdního pruhu a prováděla předjíždění vozidel jedoucích před sebou a svou rychlost jízdy zvyšovala. Když se řidička motocyklu Honda nacházela vedle vozidla Suzuki, to bylo ve vzdálenosti 30 m před místem střetu v době cca 2 sekundy před střetem, v té době řidička motocyklu jela rychlostí 48 km/h, v technicky přijatelném rozmezí 46 – 50 km/h a svou jízdu zrychlovala. V době 2 sekundy před střetem žalobkyně, která řídila vozidlo Renault, se nacházela v pravém jízdním pruhu, jela rychlostí cca 34 km/h v technicky přijatelném rozmezí 31 – 36 km/h a nacházela se ve vzdálenosti cca 18 m před místem střetu. Žalobkyně zahájila manévr odbočení doleva v době 1 sekundu před střetem, v té době se nacházela ve vzdálenosti cca 9 m před místem střetu a jela rychlostí 34 km/h v technicky přijatelném rozmezí 32 – 36 km/h. Motocyklistka v době 1 sekundu před střetem s největší pravděpodobností začala reagovat na vozidlo řízené žalobkyní, která zahájila manévr odbočení doleva. V té době se nacházela ve vzdálenosti 15 m před místem střetu a jela rychlostí 56 km/h v technicky přijatelném rozmezí 53 – 59 km/h. V průběhu reakční doby se řidička motocyklu stačila mírně vyhnout na levou stranu, avšak v levé polovině vozovky došlo ke střetu motocyklu s levou boční stranou odbočujícího vozidla Renault. V okamžiku střetu motocykl narazil do levých předních dveří vozidla Renault a následně do levého předního blatníku. V okamžiku střetu vozidlo Renault řízené žalobkyní jelo rychlostí 30 km/h a motocykl se pohyboval rychlostí 53 – 59 km/h. Žalobkyně zahájila manévr odbočení doleva v době 1 sekundu před střetem, v té době se nacházela ve vzdálenosti cca 9 m před místem střetu a jela rychlostí 34 km/h v technicky přijatelném rozmezí 32 – 36 km/h. Motocyklistka v době 1 sekundu před střetem se nacházela ve vzdálenosti 15 m před místem střetu, jela v levém jízdním pruhu a prováděla manévr předjíždění pomaleji jedoucích vozidel v pravém jízdním pruhu. Na otázku, zda ze směru a způsobu jízdy vozidel před křižovatkou mohlo být zřejmé, že některé bude odbočovat, znalec uvedl, že z výpovědí svědků dopravní nehody vyplývá, že vozidlo Renault svou jízdu zpomalovalo. V jakém příčném postavení v pravém jízdním pruhu se vozidlo Renault nacházelo před zahájením manévru odbočení doleva z technického hlediska nelze odvodit a z výpovědí svědků dopravní nehody toto postavení není upřesněno. K tomu, zda z polohy vozidla bylo zřejmé, že vozidlo Renault zahájí manévr odbočení doleva, nelze z technického hlediska potvrdit ani vyvrátit. Řidička motocyklu levý ukazatel změny směru jízdy na vozidle Renault viděla v okamžiku, kdy se nacházela v levém jízdním pruhu na úrovni zadní části vozidla Renault. Zda odbočující vozidlo dalo znamení o změně směru jízdy včas, z technického hlediska nelze potvrdit ani vyvrátit.

Dle znalce žalobkyně jako řidička vozidla Renault by dané dopravní nehodě zabránila, kdyby před zahájením manévru odbočení doleva pozorně sledovala levý jízdní pruh za sebou, správně odhadla vzdálenost a rychlost motocyklu, který ji v okamžiku zahájení manévru doleva předjížděl v levém jízdním pruhu, manévr odbočení přerušila a řidičce motocyklu umožnila manévr předjíždění dokončit. Řidička motocyklu předjížděla před střetem dvě vozidla a jeden motocykl, v levém jízdním pruhu se nacházela minimálně cca 5 sekund před střetem. K dispozici pro zabránění dopravní nehodě měla dobu 1 až 1,5 sekundy. V tak krátkém čase neměla technické předpoklady dané dopravní nehodě zabránit. Znalec dále uvedl, že z technického hlediska manévr odbočení je zahájen v okamžiku, kdy řidič vozidla, který hodlá odbočit doleva, začne příčně měnit směr jízdy z pravého jízdního pruhu do levého jízdního pruhu. V daném případě to bylo v době 1 sekundu před střetem a v té době již žalobkyně byla předjížděna motocyklistkou, která se nacházela v levém jízdním pruhu ve vzdálenosti cca 4,5 m za zadní částí vozidla Renault, řízeného žalobkyní.

Z fotodokumentace a popisu místa dopravní nehody plyne, že silnice II. třídy č. 486 v době dopravní nehody byla dvoupruhá, s obousměrným provozem, jednotlivé jízdní směry byly od sebe odděleny vodorovným dopravním značením – podélná čára přerušovaná.

Podkladem pro rozhodnutí správního orgánu byl rovněž i protokol o hlavním líčení, které se konalo u Okresního soudu ve Frýdku-Místku a u něhož byla vyslechnuta žalobkyně, přičemž v průběhu správního řízení se žalobkyně na tuto svou výpověď odvolala, a dále byli vyslechnuti svědci. Z výpovědi žalobkyně vyplývá, že když se rozhodla, že bude odbočovat v části Brušperk, dala včas znamení o změně směru jízdy, začala se řadit do středu vozovky, dávala přednost dvěma vozidlům jedoucím v protisměru. Ve zpětném zrcátku sledovala vozidlo jedoucí za ní, které jelo přibližně ve středu jízdního pruhu. Pomalu dojížděla do křižovatky. Motorkářku vůbec nezaregistrovala. Vše se odehrálo velmi rychle. Předpokládala, že všichni za ní vědí, že hodlá odbočit. Když začala odbočovat, došlo ke střetu s motocyklistkou. Žalobkyně uvedla, že registrovala, že nějaká vozidla se nacházejí za ní, ale víceméně si hlídala to nejbližší vozidlo, které jelo bezprostředně za ní. O něm věděla, že registruje veškeré její manévry. Motocyklistka E. T., která u Okresního soudu ve Frýdku-Místku vypovídala jako svědkyně, uvedla, že když začala předjíždět, měla povědomost o tom, kolik aut chce předjet. V protisměru nic nejelo. Pro manévr předjíždění nebyla ničím omezena. Předmětná křižovatka je ve tvaru T. Nenapadlo ji, že tam bude někdo odbočovat. Byla tam přerušovaná čára, proto se rozhodla předjíždět. Znamení o změně směru jízdy na vozidle žalobkyně zaregistrovala až v době, kdy byla přímo za tímto vozidlem. P. H., který byl u téhož hlavního líčení vyslechnut jako svědek, vypověděl, že žalobkyně jela před ním a za ním jely dva motocykly. Žalobkyně dala včas znamení o změně směru jízdy. Za vozidlem žalobkyně jel ve větší vzdálenosti, když žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy a začala zpomalovat. Motocykl zaregistroval až na své úrovni. Motorkářka nejela rychlostí více jak 50 km/h. Auta jela asi 30 km/h. M.G., který byl také slyšen jako svědek u hlavního líčení, jel na motocyklu v pořadí třetí. Svědek jel za motorovým vozidlem a za ním jela přítelkyně E. T. Když přijeli do obce, celá kolona zpomalila. Zvažoval předjetí před ním jedoucích motorových vozidel. Než se rozhodl k předjetí, periferně spatřil na své úrovni přítelkyni, která začala předjíždět. Předjela vozidlo jedoucí před ním a s prvním vozidlem se střetla. Po dobu jízdy za druhým vozidlem zaregistroval, že první vozidlo jedoucí v koloně zpomalilo. V době předjíždění motocyklistka E.T. jela v polovině levého jízdního pruhu. Ze své pozice zcela přesně neviděl, v jaké pozici došlo ke střetu motocyklistky a vozidla řízeného žalobkyní.

Správní orgán I. stupně poté, co vyhodnotil důkazy, učinil závěr, že žalobkyně dne 26.7.2014 v 10:05 hod. při odbočování vlevo vozidlem Renault RZ X z ul. Krmelínská na ul. Gruntovní v Brušperku ohrozila řidičku motocyklu Honda RZ X jedoucího za ní, která v dané době její vozidlo předjížděla a došlo ke střetu vozidel. Uvedl, že ukazatel změny směru jízdy je pouze technický prvek, upozorňující řidiče na změnu směru jízdy, avšak nezavdává to odbočujícímu řidiči důvod k domněnce, že toto je dostačující a již není třeba nadále kontrolovat situaci za vozidlem právě z důvodu nezvyklých událostí (oslnění světlíky sluncem, prasklá žárovka apod.). Dle správního orgánu žalobkyně sice částečně splnila povinnosti řidiče, když dala přednost v jízdě protijedoucím vozidlům a zapnula levý ukazatel změny směru jízdy, avšak nesplnila další povinnost, kdy nesměla ohrozit řidiče jedoucího za jejím vozidlem, a to nikoliv

pouze řidiče jedoucího přímo za jejím vozidlem, ale všechny řidiče jedoucí za jejím vozidlem, přičemž měla dbát zvýšené opatrnosti (§ 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.). Poukázal na to, že řidička motocyklu E.T. se nacházela v levém jízdním pruhu minim. 5 sekund, což je dlouhá doba, kdy se žalobkyně měla přesvědčit, zda se situace za jejím vozidlem před odbočením vlevo nezměnila. Kdyby se před odbočením řádně přesvědčila, zda není za ní vozidlo, motorku by zcela jistě viděla, neboť, jak výše uvedeno, byla v levém jízdním pruhu minim. 5 sekund. Poukázal na to, že žalobkyně se soustředila pouze na vozidlo jedoucí za ní, které, jak viděla, reagovalo brzděním. Před odbočením dala přednost dvěma vozidlům v protisměru. Uvedla, že motorkářku vůbec neregistrovala, předpokládala, že všichni za ní vědí, že hodlá odbočit, z čehož dle správního orgánu vyplývá, že se před odbočením řádně nepřesvědčila, zda není předjížděna, pouze na to spoléhala, resp. to předpokládala. Správní orgán dospěl k závěru, že žalobkyně svým jednáním porušila ve výroku uvedené povinnosti a naplnila skutkovou podstatu přestupků dle § 125c odst. 1 písm. h) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Žalovaný v žalobou napadeném rozhodnutí při posuzování přestupku žalobkyně vycházel z § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a na základě provedených důkazů vzal za prokázáno, že žalobkyně dne 26.7.2014 v 10:05 hod. na silnici II. třídy č. 486 – ul. Krmelínská, v kilometru 3,908 v křižovatce s místní komunikací ul. Gruntovní, řídila osobní automobil zn. Renault Kangoo RZ X, se kterým odbočovala ze silnice II. třídy č. 486 vlevo na ul. Gruntovní. Na pozemní komunikaci bezprostředně před kritickým místem byla situace taková, že jako první jela žalobkyně s vozidlem Renault, jako druhý jel s vozidlem Suzuki svědek P. H., jako třetí jel na motocyklu M. G. a jako čtvrtá jela na motocyklu E. T. Žalobkyně prováděla úkon odbočení vlevo. Žalovaný zdůraznil, že pro řidiče odbočujícího vozidla platí, že před zamýšleným úkonem musí zjistit situaci v protisměru před sebou a splnit povinnost podle § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu. Je však ale povinen se řádně přesvědčit i o situaci za sebou. Řádně se přesvědčit znamená, že vidí-li za sebou jedoucí vozidlo, musí odhadnout, v jaké vzdálenosti se toto vozidlo nachází za ním a jakou jede asi rychlostí. Pokud je již předjíždějící vozidlo najeté na předjíždění, musí řidič odbočujícího vozidla strpět předjetí a případně i zastavit v jízdě, a to bez ohledu, že má např. již v činnosti ukazatel změny směru jízdy. Pokud tedy řidič odbočujícího vozidla včas a správně vyhodnotí situaci za sebou, může úkon odbočení vlevo bezpečně provést. Dále žalovaný uvedl, o tom, jakým způsobem je nutno dávat znamení o změně směru jízdy, hovoří § 30 odst. 2 zákona o silničním provozu, které citoval. Aby bylo možno úkon odbočení vlevo provést bezpečně s ohledem na ostatní účastníky silničního provozu, je nutno dodržet několik podmínek stanovených v § 21 odst. 1, 5 zákona o silničním provozu. Samotné dávání znamení o změně směru jízdy vlevo je pouze technická informace, kterou řidič vlevo odbočujícího vozidla dává ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích najevo, jaký jízdní úkon bude provádět, což platí zejména ve vztahu k řidičům vozidel, jedoucím za ním. Upozornil, že nejdůležitější z podmínek stanovených v § 21 odst. 1, 5 zákona o silničním provozu je podmínka pod bodem 4), tzn. nesmět ohrozit řidiče jedoucí za ním a dbát zvýšené opatrnosti. Za nedůvodnou žalovaný vyhodnotil námitku žalobkyně týkající se závěru správního orgánu I. stupně, že ukazatel směru jízdy je pouze technický prvek upozorňující řidiče na změnu směru jízdy, což však nezakládá odbočujícímu řidiči důvod k domněnce, že toto je dostačující a již není třeba nadále kontrolovat situaci za vozidlem právě z důvodu nezvyklých událostí. Poukázal na to, že znamení o změně směru jízdy je jednou, ale nikoliv však jedinou podmínkou pro to, aby úkon odbočení byl proveden

bezpečně a bez jakéhokoliv dopadu na ostatní účastníky silničního provozu. Právě proto, že může nastat závada ve funkčnosti ukazatele směru jízdy, čímž úmysl řidiče odbočit vlevo nebude pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích zřetelný, je řidiči odbočujícího vozidla stanovena i povinnost „nesmět ohrozit řidiče jedoucí za ním“. Dle žalovaného ze závěru znaleckého posudku vyplývá, že řidička motocyklu před střetem předjížděla dvě vozidla a jeden motocykl a v levém jízdním pruhu se nacházela minimálně cca 5 sekund před střetem. Pakliže znalec dospěl k závěru o časovém údaji minimálně cca 5 sekund, po který řidička motocyklu E. T. setrvala v levé polovině vozovky od okamžiku najetí až do okamžiku střetu, pak za této situace, pokud by se žalobkyně řádně přesvědčila o situaci za sebou, musela motocykl v levém jízdním pruhu zákonitě vidět. A pokud jej neviděla, nelze dle žalovaného vyslovit jiný závěr, než ten, že se řádně nepřesvědčila. Poukazovala-li žalobkyně v odvolání na tzv. princip omezené důvěry, žalovaný připomenul závěry rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 67/2011-89, které citoval. Dle názoru žalovaného jakkoliv může žalobkyně argumentovat, že levý blink měla zapnutý asi 30 vteřin, možná déle, než došlo ke střetu, dovodil ve světle citovaného judikátu, že jí tato argumentace ani v nejmenším nezbavovala povinnosti přesvědčit se o situaci za vozidlem, neohrozit řidiče jedoucí za ní a dbát zvýšené opatrnosti. Pokud by se žalobkyně v průběhu odbočovacího manévru řádně přesvědčila o situaci za svým vozidlem (a tuto povinnost měla), měla a mohla vědět, že je předjížděna motocyklem, jedoucím v levé polovině vozovky. Konstatoval, že žalobkyně jako držitelka řidičského oprávnění a osoba znalá zákona o silničním provozu si měla a mohla být vědoma toho, že při odbočování vlevo může ohrozit řidiče vozidel jedoucích za ní a měla se podle toho také chovat. Ve shodě se správním orgánem I. stupně krajský úřad dospěl k závěru, že se v daném případě jedná o formu zavinění z nedbalosti nevědomé ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích. Žalovaný na základě prezentovaných závěrů uzavřel posouzení protiprávního jednání žalobkyně s konstatováním, že porušila § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a tím naplnila skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Z důvodů v rozhodnutí uvedených se žalovaný neztotožnil se závěrem správního orgánu I. stupně, že žalobkyně spáchala i přestupek dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Žalovaný, stejně jako i správní orgán I. stupně, se rovněž zabýval i jednáním motocyklistky E.T. a dovodil minimálně podezření z porušení § 4 písm. a) a § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu s tím, že podezřením z porušení zákona o silničním provozu ze strany E. T. se však již nelze zabývat z důvodu uplynutí lhůty jednoho roku pro projednání přestupku, jak má na mysli § 20 odst. 1 zákona o přestupcích. Žalovaný se dále zabýval odůvodněním druhu a výměry stanovené sankce.

Soud neprovedl žalobkyní navržené důkazy zpracováním nového znaleckého posudku a rekonstrukcí dopravní nehody, neboť skutkový stav byl v dané věci provedeným dokazováním zjištěn v rozsahu prokazujícím závěr o spáchání předmětného přestupku ve smyslu § 3 správního řádu. Správní orgány postupovaly tak, aby zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Krajský soud proto považoval provedení dalších důkazů ve věci za nadbytečné. Soud proto neshledává ani důvodnou námitku žalobkyně, že správní orgány porušily § 3 správního řádu.

Podle ust. § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, 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.

Z citovaného zákonného ustanovení vyplývá, že při odbočování má řidič dva základní okruhy povinností. Jednak dávat znamení o změně směru jízdy a dále nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Povinnost neohrozit řidiče jedoucí za ním musí řidič dodržet již přímo při provádění odbočování, tj. při změně směru jízdy. Počátek odbočovacího manévru ovšem nelze spojovat již s okamžikem, kdy řidič začne dávat znamení o změně směru jízdy, ale až s okamžikem, kdy skutečně začne s vozidlem směr jízdy měnit, v daném případě přejíždět do levé protisměrné poloviny komunikace za účelem odbočení vlevo. Z § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu tedy plyne, že tam uvedené povinnosti řidiče při odbočování na sebe časově navazují, a i když odbočující řidič začne dávat včas znamení o změně směru jízdy ještě před zahájením odbočování, tím se jeho povinnosti nevyčerpávají, protože má ještě další povinnosti uvedené v citovaném zákonném ustanovení v tom, že při samotném odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucího za ním a současně musí dbát zvýšené opatrnosti.

Ze skutkového stavu zjištěného ve správním řízení je zřejmé, že žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo včasným zapnutím ukazatele a současně snižovala rychlost. Splnila si tak první povinnost, kterou jí zákon při odbočování ukládal, neboť dala včasné znamení o změně směru jízdy. Snížení rychlosti pak bylo součástí plnění si povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Jak výše uvedeno, znamení o změně směru jízdy je jednou, ale nikoli jedinou podmínkou pro to, aby úkon odbočení vlevo byl proveden bezpečně a bez jakéhokoli dopadu na ostatní účastníky silničního provozu. Důkazy provedenými ve správním řízení, a to zejména znaleckým posudkem bylo zcela jednoznačně prokázáno, že žalobkyně zahájila odbočovací manévr – míněno z technického hlediska, tedy když začala příčně měnit směr jízdy z pravého do levého protisměrného jízdního pruhu v době, kdy již byla předjížděna motocyklistkou paní Tošenovskou, která se nacházela v levém jízdním pruhu ve vzdálenosti cca 4,5 m za zadní částí vozidla řízeného žalobkyní. Ze znaleckého posudku se podává, že žalobkyně, jakožto řidička vozidla Renault, zahájila manévr odbočení doleva v době 1 sekundu před střetem, v té době se nacházela ve vzdálenosti cca 9 m před místem střetu a jela rychlostí 34 km/h. Motocyklistka E.T. v téže době, tj. v době 1 sekundu před střetem se nacházela ve vzdálenosti 15 m před místem střetu, jela v levém jízdním pruhu a prováděla manévr předjíždění pomaleji jedoucích vozidel v pravém jízdním pruhu a jela rychlostí 56 km/h v technicky přijatelném rozmezí 53 – 59 km/h. Soud souhlasí se závěrem správních orgánů, že pokud by se žalobkyně řádně přesvědčila o situaci za sebou, musela by motocykl v levém jízdním pruhu zákonitě vidět. Pokud jej neviděla a zaregistrovala jej až v okamžiku, kdy narazil do jí řízeného vozidla Renault, jak plyne z její výpovědi učiněné do protokolu o hlavním líčení Okresního soudu ve Frýdku-Místku, na kterou žalobkyně v průběhu správního řízení odkázala (a tehdy vypověděla, že motorkářku vůbec nezaregistrovala, vše se odehrálo velmi rychle, předpokládala, že všichni, co byli za ní věděli, že hodlá odbočovat, a že za tím modrým vozidlem - míněno vozidlo Suzuki, které jelo za žalobkyní - neregistrovala žádné další vozidlo, a že když začala odbočovat, v tu chvíli se ozvala strašná rána a bylo jí jasné, že se střetla s motorkou), je nutno dospět k závěru, že se žalobkyně řádně nepresvědčila o situaci za svým vozidlem a ohrozila řidičku motocyklu jedoucí za ní, neboť zahájila odbočování v době, kdy již byla uvedeným motocyklem předjížděna a vjela mu do jeho jízdní dráhy a došlo ke střetu.

V daných souvislostech soud uvádí, že znalecký posudek a výpovědi svědků, stejně tak i výpověď žalobkyně a poškozené E. T. správní orgány vyhodnotily jednotlivě i ve vzájemné souvislosti a ve shodě se správními orgány má soud za to, že byl zjištěn skutkový stav věci, o němž soud nemá pochybnosti. Znalec objektivně hodnotil průběh nehodového děje a dospěl k jednoznačnému závěru, že řidička motocyklu Honda předjížděla před střetem dvě vozidla a jeden motocykl a v levém jízdním pruhu se nacházela minimálně 5 sekund před střetem a žalobkyně by dané dopravní nehodě zabránila, kdyby před zahájením manévru odbočení doleva pozorně sledovala levý jízdní pruh za sebou, správně odhadla vzdálenost a rychlost motocyklu, který ji v okamžiku zahájení manévru doleva předjížděl v levém jízdním pruhu, manévr odbočení přerušila a řidičce motocyklu umožnila manévr předjíždění dokončit. Žalobkyně tak mohla registrovat řidičku motocyklu cca 5 sekund před střetem. Řidička motocyklu Honda v okamžiku, kdy žalobkyně zahájila manévr odbočení doleva, se nacházela v levém jízdním pruhu a k dispozici pro zabránění dopravní nehodě měla dobu 1 až 1,5 sekundy a v tak krátkém čase neměla technické předpoklady dané dopravní nehodě zabránit. Soud uzavírá, že se žalobkyně měla před započítáním odbočovacího manévru přesvědčit o situaci za sebou, což bezpečně učinit mohla. Z citovaných závěrů znaleckého posudku současně také plyne, že při splnění všech svých povinností vyplývajících z citovaného § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu byla žalobkyně jediná, kdo i přes podezření z porušení zákona o silničním provozu ze strany řidičky motocyklu E. T., a to podezření z porušení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a § 17 odst. 5 písm. e) téhož zákona, čímž by mělo dojít k naplnění skutkové podstaty přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, jak dovodil žalovaný, s čímž se krajský soud ztotožňuje, mohla žalobkyně vzniklé situaci střetu zabránit a způsob jízdy řidičky motocyklu jí to neznemožnil, jak rovněž plyne z výše citovaných závěrů znaleckého posudku a výpovědí svědků.

V přezkoumávané věci podklady pro rozhodnutí tvořily ucelený důkazní rámec a za této situace bylo možno spolehlivě dovodit odpovědnost žalobkyně za daný přestupek. Žalovaný řádně odůvodnil právní kvalifikaci správního deliktu, naplnění skutkové podstaty a výši stanovených sankcí. Lze tak uzavřít, že námitka žalobkyně, že předmětný přestupek nespáchala, není důvodná.

Přisvědčit nelze ani důvodnosti námitky, že správní orgán nezohlednil princip omezené důvěry. Touto okolností se žalovaný zabýval na str. 7 napadeného rozhodnutí. Soud souhlasí s žalovaným, že na danou věc lze aplikovat závěry vyjádřené Nejvyšším správním soudem v rozhodnutí č.j. 2 As 67/2011-95, podle nichž „s ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to, že domněle splnila všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Jinak řečeno, v okamžiku, kdy žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalila, nemohla se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo ji na příklad nezačne předjíždět zleva“, konec citace. Krajský soud shodně jako i Nejvyšší správní soud v označené věci, považuje bez významu v tomto ohledu skutečnost, že i kdyby řidička motocyklu Honda začala žalobkyni předjíždět již v době,

kdy ta dávala znamení o změně směru jízdy vlevo, což ovšem nebylo z technického hlediska potvrzeno ani vyvráceno, jak plyne ze závěru znaleckého posudku, a jela rychlostí 53 – 59 km/h, čili mírně vyšší než maximální povolenou rychlostí v obci, a jednala protiprávně, pak tato protiprávnost jejího chování nemůže zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobkyně a tím ji vyvinít. Námitka žalobkyně, že neměla povinnost řidičku motocyklu E. T. nechat dokončit předjížděcí manévr, když jej žalobkyně započala dříve, proto není důvodná, stejně tak i námitka, že řidička motocyklu měla být schopna předjížděcí manévr ukončit. Ze závěrů znaleckého posudku totiž zcela jednoznačně plyne, že v okamžiku, kdy žalobkyně zahájila manévr odbočení doleva, se řidička motocyklu Honda již nacházela v levém jízdním pruhu, k dispozici pro zabránění dopravní nehodě měla dobu 1 až 1,5 sekundy a v tak krátkém čase neměla technické předpoklady dané dopravní nehodě zabránit. Námitka žalobkyně, že řidička motocyklu okamžik předjíždění zahájila v úseku, kde se v té době nacházela plná dělící čára, rovněž není důvodná. Uvedené tvrzení neplyne ani z obrazové a textové části znaleckého posudku, ani z fotodokumentace, plánu a protokolu o nehodě v silničním provozu. K námitce žalobkyně, že správní orgán nijak nehodnotí a nevyjadřuje se k tomu, že nebyla nalezena brzdná dráha řidičky motocyklu, pak soudu není známo, jak se tato okolnost měla projevit na zákonnost napadeného rozhodnutí, nicméně soud k tomu uvádí, že popis stop je obsažen v protokolu o nehodě v silničním provozu a tou, která byla na komunikaci, je označena stopa č. 5 pod levou zadní částí vozidla řízeného žalobkyní s tím, že se tam nacházelo uschlé bláto z levého předního podběhu, a že dalších stop nebylo na místě zjištěno. Neexistenci brzdné stopy řidičky motocyklu lze pak dovodit z té skutečnosti, že provedenými důkazy bylo prokázáno, že řidička motocyklu v okamžiku, kdy žalobkyně zahájila manévr odbočení doleva, měla k dispozici pro zabránění dopravní nehodě dobu 1 až 1,5 sekundy a v tak krátkém čase neměla technické předpoklady střetu zabránit a tedy vůbec reagovat. Co se týče námitky žalobkyně, že poškozené byly nejen levé přední dveře jejího vozidla, ale i zadní levé dveře, z čehož dovozuje, že ji řidička motocyklu musela zaznamenat delší dobu, než jak uvádí, pak soud postrádá jakoukoliv logickou souvislost mezi poškozením automobilu v důsledku střetu s motocyklem a tvrzením žalobkyně, že ji řidička motocyklu musela registrovat dříve, než jak uvedla. Za podstatný soud považuje závěr, že žalobkyně, sice se zapnutým ukazatelem změnu směru jízdy vlevo, ohrozila řidičku motocyklu jedoucí za ní, neboť zahájila odbočování v době, kdy již byla uvedeným motocyklem předjížděna, vjela mu do jeho jízdní dráhy a došlo tak ke střetu.

Krajský soud uzavírá, že správní orgány se zcela dostatečně ve svém odůvodnění vypořádaly s důvody, které vedly k rozhodnutí o znání viny žalobkyně, žalovaný správně provedl právní kvalifikaci správního deliktu, naplnění skutkové podstaty předmětného přestupku řádně odůvodnil, stejně tak i stanovené sankce a krajský soud neshledal vady řízení, které by založily nezákonnost napadeného rozhodnutí. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti krajský soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. 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 žalobkyně ve věci úspěch neměla a procesně úspěšný žalovaný se náhrady nákladů řízení vzdal.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze 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.

V Ostravě dne 9.2.2016

**Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně**