



ČESKÁ REPUBLIKA

# ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci  
**žalobkyně: J.K., zastoupené JUDr. Lubošem Rábem, advokátem, se sídlem Radyňská 479/5,  
 326 00 Plzeň, proti žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, se sídlem Škroupova 18,  
 306 13 Plzeň, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 28.8.2014 č.j.  
 DSH/10830/14,**

*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**

## O d ů v o d n ě n í :

Žalobkyně se žalobou domáhá zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo v části týkající se žalobkyně zamítnuto její odvolání a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Blovice, odboru správního a vnitřních věcí, ze dne 15.7.2014 č.j. MÚBlov 09450/14/OV/Šab, kterým byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání 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, pro porušení § 21 odst. 1 téhož zákona, za což jí byla uložena pokuta 1.500,- Kč a náhrada nákladů řízení 2.500,- Kč.

Žalobkyně v **žalobě** namítala, že nebylo prokázáno, že by se předmětného přestupku dopustila. O tom podle žalobkyně svědčí i skutečnost, že před místem nehody je umístěna svislá dopravní značka zákaz předjíždění a vodorovná dopravní značka „plná čára“. Z toho

podle žalobkyně vyplývá, že oba řidiči zřejmě věděli, jaká dopravní situace včetně dopravního značení se v daném místě nachází. Podle žalobkyně lze odkázat na soudního znalce osloveného v rámci konzultací, že uvedené argumenty jsou přijatelné a že se jednalo o předjíždění, nikoli objíždění, jak uváděl znalec příbraný správním orgánem. Podle žalobkyně rovněž z předložených lékařských zpráv je zřejmé, že u žalobkyně došlo v souvislosti s dopravní nehodou k těžkému ublížení na zdraví. Podle žalobkyně lze diskutovat o stanovení výše rychlosti vozidla Audi na počátku nehodového děje a jsou technicky omezeny výpočty střetové rychlosti s ohledem na možnosti pohybu do konečné polohy v případě, že jsou brány v potaz překážky tvořené svodidly a příkopem, když tyto skutečnosti nebyly podle žalobkyně v podaném znaleckém posudku řešeny tak, aby mohla být střetová rychlost stanovena objektivně při těchto pochybnostech. Podle žalobkyně mohla být střetová rychlost o desítky km/h vyšší, čímž mohly být ovlivněny i podmínky na počátku nehodového děje. Na základě toho se žalobkyni jeví závěr o zavinění dopravní nehody z její strany jako nepodložený, když je nutno objektivně zhodnotit podíl řidiče vozidla značky Audi a těžká zranění žalobkyně. Podle žalobkyně je rovněž důležitá skutečnost, že vzhledem k době uplynulé od dopravní nehody by mohla být již postižena pouze žalobkyně. Žalobkyně měla za to, že východiskem je vypracování nového znaleckého posudku objektivně zhodnocujícího všechny podstatné skutečnosti týkající se zavinění nehody.

Žalovaný ve **vyjádření k žalobě** navrhl zamítnutí žaloby s tím, že z posudku Ing. Kopáčka, který je hodnocen jako věrohodný, vyplývá, že se žalobkyně bezprostředně před započatím odbočení nepřesvědčila o situaci za svým vozidlem, díky čemuž nezjistila, že je již předjížděna, a přesto zahájila manévr odbočení s následkem střetu vozidel. Tím žalobkyně jednoznačně porušila jednu z povinností stanovených v předmětném ustanovení, čímž naplnila skutkovou podstatu přestupku. Bez ohledu na to, zda se přestupku nebo trestného činu dopustil i Mgr. Š., má žalovaný za spolehlivě prokázané, že žalobkyně přinejmenším spoluzavinila dopravní nehodu. Na věc nemá vliv, jaké bylo v místě dopravní značení. Žalovaný se ztotožnil s názorem žalobkyně, že v dané věci se v případě Mgr. Š. jednalo o podezření z trestného činu ublížení na zdraví, a proto bylo řízení o jeho přestupku zastaveno.

Součástí **správního spisu** je protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 15.9.2013, podle něhož v tento den ve 20:18 hodin jel řidič A.Š. osobním automobilem značky Audi A6 RZ ... po silnici I/20 ve směru od obce Nepomuk na obec Plzeň, na křižovatce s místní komunikací a účelovou komunikací (Nepomuk, Chlum, Plzeň, Seč) nepřizpůsobil rychlost svého vozidla povětrnostním podmínkám (mokrý vozovka) a nebyl schopen bezpečně zastavit své vozidlo, aniž by se střetl s vozidlem Subaru Legacy jedoucím před ním, řízeným M.D. Š. proto nerespektoval VDZ V3 (podélná čára souvislá), přešel s vozidlem do levého (protisměrného) jízdního pruhu, kde se střetl přední částí s levou boční částí vozidla značky Opel Corsa RZ ... žalobkyně, která jela před vozidlem Subaru a v tu dobu na křižovatce odbočovala vlevo na místní komunikaci ve směru na Chlum. Vozidlo řidiče Š. se dále střetlo přední částí se silničním svodidlem a došlo ke zranění žalobkyně a jejího spolujezdce J.K. a spolujedoucí řidiče Š. R.Š. Podle protokolu osobní automobil Audi A6 byl poškozen na přední části masky nárazníku, motoru, světel a skla, na pravé přední směrovce, světlu, blatníku a rovněž byly promáčklé pravé přední i zadní dveře. Vozidlo Opel Corsa bylo

poškozeno na předním nárazníku a na levém předním světle a blatníku, na levých předních dveřích, levých zadních dveřích, došlo k poškození celé levé části vozidla. Součástí pořízené mapky je zakreslení konečných poloh vozidel, poškozeného svodidla, střepů od čelního skla vozidla rozmístěné na vozovce, dřecí stopy vozidla Audi. Dále je součástí spisu fotodokumentace obou poškozených vozidel a zjištěných stop.

Mgr. A.Š. dne 26.9.2013 podal vysvětlení, kde uváděl, že jel s vozidlem přiměřenou rychlostí a před obcí Vlčtejn viděl po projetí levotočivé zatáčky koncová světla nějakého vozidla. K vozidlu se přibližoval a pak bylo zjevné, že se vozidlo nepohybuje a stojí na místě. Podíval se před sebe, a když uviděl, že nejedou proti němu žádná vozidla, rozhodl se stojící vozidlo objet. V době, kdy přešel do druhého jízdního pruhu, byla na vozovce přerušovaná vodorovná čára. Plynule pokračoval v objíždění vozidla, a když byl na úrovni tohoto vozidla, uviděl záblesk z pravé strany. Instinktivně strhl volant doleva. Následně ucítil náraz a vzápětí druhý. Měl za to, že střetu nemohl zabránit, protože odbočení druhého vozidla bylo náhlé a vozidlo, které bylo před jím objížděným vozidlem, neměl šanci vidět. Skutečnosti, že v místě dopravní nehody je plná vodorovná čára, si nebyl vědom, ale i kdyby tomu tak bylo, nestihl by se podle svého vyjádření bezpečně vrátit do svého jízdního pruhu.

Žalobkyně při podání vysvětlení dne 22.9.2013 uvedla, že si na průběh dopravní nehody nevzpomíná a že utrpěla zranění, k nimž se nechce dále vyjadřovat, a nedává souhlas s vydáním lékařské zprávy pro účely policie. Při podání vysvětlení dne 19.9.2013 také uváděla, že byla práceneschopná do 31.12.2013, utrpěla otřes mozku a měla proraženou lebku a byla v bezvědomí a v nemocnici pobývala cca 10 dní. Následně měla velké bolesti hlavy a nemohla otevřít pusu. Předepsanou rehabilitaci nevyužila. Součástí spisu je i řada lékařských zpráv týkajících se zdravotního stavu žalobkyně.

Dne 26.9.2013 podala před policejním orgánem vysvětlení R.Š., která uváděla, že před obcí Vlčtejn viděla koncová světla nějakého vozidla, o kterém si myslela, že stojí na místě. Její manžel se rozhodl vozidlo objet z levé strany. V době objíždění uviděla záblesk a poté přišel náraz a vzápětí druhý náraz.

Dne 3.10.2013 při podávání vysvětlení uváděl M.D. že řídil vozidlo Subaru Legacy a jel za vozidlem žalobkyně, své přítelkyně. Ta na křižovatce zpomalila a zapnula levý blikáč. Tento svědek učinil totéž. V tu dobu viděl ve zpětném zrcátku světla nějakého vozidla, které se přibližovalo, a myslel si, že se jejich vozidla pokusí objet zprava a nadále tomuto vozidlu nevěnoval pozornost. Poté začala žalobkyně odbočovat vlevo a ozval se náraz.

Při jednání dne 28.11.2013 Mgr. A.Š. jako účastník řízení uváděl, že v inkriminované době byla tma a přšelo a těmito podmínkám přizpůsobil svoji jízdu. Po projetí levotočivé zatáčky viděl na vozovce koncová světla vozidla a poté zjistil, že se tato světla nepohybují, a proto vozidlo zřejmě stojí na místě. Komunikaci velmi dobře znal. Zjistil, že za ním žádné vozidlo nejede a totéž v protisměru. Zapnul levý ukazatel směru a plynule vybočil do levého jízdního pruhu, kde byla přerušovaná čára. Předjížděl bílé vozidlo větších rozměrů. Na jeho úrovni zničehonic viděl záblesk a ucítil ránu do vozidla. Následně druhou ránu. Auto skončilo na svodidlech. Když začínal předjíždět bílou dodávku, domníval se, že předjíždí pouze jedno

vozidlo. Podle tohoto účastníka nemělo vozidlo zapnutý levý ukazatel směru. Při střetu reagoval tak, že strhnul řízení, aby předešel nejhoršímu nárazu.

Svědék J.K. téhož dne vypověděl, že jel ve vozidle žalobkyně, své sestry. Když dojeli ke křižovatce, jeho sestra s vozidlem zastavovala. Dávala přednost protijedoucím vozidlům. Když vozidla přejela, začala žalobkyně předjíždět a následoval náraz.

Žalobkyně při jednání uvedla, že si na průběh dopravní nehody nevzpomíná a že při dopravní nehodě utrpěla zranění a nedává souhlas s vydáním lékařské zprávy.

Svědék M.D. téhož dne uváděl, že nemůže přesně určit, kde žalobkyně zapínala levý ukazatel směru, ale měl za to, že to bylo někde před plnou čarou na vozovce. Svědek jel pomalu za jejím vozidlem. S vozidlem úplně nezastavoval, ale jel velmi pomalu. Ve zpětném zrcátku si všiml blížícího se vozidla. Hlídal si vpředu vozidlo žalobkyně, aby do něho nenarazil. Poté se znovu podíval do zrcátka a viděl projet nějaké vozidlo. Následoval náraz. Vzhledem k tomu, že byl se svým vozidlem již připraven odbočovat, dokončil odbočení a poté běžel k vozidlu žalobkyně. Měl za to, že žalobkyně před odbočením s vozidlem nezastavila. Domníval se, že žalobkyně začala s vozidlem zpomalovat na úrovni začínající plné čáry, možná ještě dříve. Vybočila mírně vlevo do křižovatky a přijíždějící vozidlo ji v podstatě škrtno zleva po celé délce vozidla. Náraz šel na levou zadní část vozidla žalobkyně a poté se vozidla jako by třela po celé šířce.

Svědčce R.Š. uváděla, že pod obcí Vlčtejn si všimla koncových světel nějakého vozidla. Měla za to, že stojí. Její manžel vybočil do levého jízdního pruhu na poměrně dlouhou vzdálenost od tohoto vozidla, protože v protisměru žádné vozidlo nejelo. Následně dojeli na úroveň předjížděného vozidla. Svědkyně koukala dopředu a následovala rána. Až po vystoupení z vozidla zjistila, že v křižovatce je další auto.

První rozhodnutí správního orgánu I. stupně ve věci bylo k odvolání zrušeno žalovaným s odůvodněním, že je nutné postavit najisto, zda žalobkyně dbala zvýšené opatrnosti dle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a neohrozila řidiče jedoucího za ní. Vzhledem k tomu je nutné určit okamžik, kdy druhý účastník přejel do levého jízdního pruhu a jakou rychlostí jel. Současně je nutné určit, jakou rychlostí se žalobkyně rozjížděla do prostoru křižovatky.

Svědék M.D. dne 25.2.2014 svoji výpověď doplnil tak, že když se blížili ke křižovatce, díval se do zpětného zrcátka a viděl zde vozidlo v pravém jízdním pruhu ve vzdálenosti cca 150 – 200 metrů. Podruhé toto vozidlo viděl v bočním zrcátku v okamžiku, kdy ho již objíždělo. Tehdy byli již blízko křižovatky. Svědek se domníval, že levý blikáč zapínal někde v místech, kde na vozovce začíná plná čára. Ke křižovatce zpomaloval přibližně z rychlosti 90 km/h na 30 km/h, a touto rychlostí vjel do křižovatky. Odhadoval, že v tu dobu byl za vozidlem žalobkyně cca 5 metrů.

Znalec Ing. Stanislav Kopáček ve svém posudku ze dne 28.5.2014 konstatoval, že vzhledem k poškození vozidla Opel deformační síla při prvním kontaktu vozidel působila na

toto vozidlo šikmo zezadu a zleva na levé zadní a levé přední dveře a následně se pohybovala přes levý blatník přední. Znalec vycházel ze základních východisek, že řidič vozidla Audi na vozidlo Opel až do střetu nereagoval bržděním, místo střetu bylo před počátkem pole střeptů na vozovce, vozidla se pohybovala po střetu do svých konečných poloh a je technicky přijatelné, že střetová rychlost je shodná u vozidla Audi s rychlostí počáteční. Technicky přijatelné místo střetu bylo cca 2,5 metru vlevo od levé čáry krajnice. Znalec uvažoval variantu zastavení vozidel Subaru a Opel před křižovatkou, a variantu jejich pouhého zpomalení. V případě zastavení dospěl k závěru, že k tomu, aby vozidlo Opel mohlo jet v místě střetu rychlostí vypočtenou cca na 15 km/h, muselo by se při zrychlení cca  $2 \text{ m/s}^2$  rozjíždět ze vzdálenosti cca 4,4 metry před místem střetu v čase cca 2,1 s před střetem. Řidič Audi by se musel při bezpečném odstupu od vozidla Subaru přemístit do levého jízdního pruhu cca 20 metrů před místem střetu a při vypočtené rychlosti 90 km/h by mu v tomto místě zůstávalo do střetu 0,8 sekund. K tomu je nutno přičíst přemístění z pravého do levého jízdního pruhu na mokré vozovce za dobu minimálně 5,2 sekund, tj. předjíždění by započalo v čase minimálně 6 sekund před střetem a ve vzdálenosti 150 metrů před místem střetu. Začátek plné čáry je cca 155 metrů před místem střetu, tedy je podle znalce technicky přijatelné, že přemístění Audi do levého pruhu mohlo začít na úrovni počátku plné čáry před místem střetu. V okamžiku rozjezdu vozidla Opel 2,1 sekundy před střetem bylo vozidlo Audi cca 52 metrů před místem střetu, tedy bezpečně v levém jízdním pruhu. Pro řidičku Opela by bylo reálné vozidlo Audi vidět. Navíc vozidlo Audi levý pruh uzavíralo již minimálně 2,6 sekundy před tímto okamžikem. Podle znalce řidič vozidla Audi pozoroval poprvé vozidlo Subaru za tmy ze vzdálenosti minimálně 150 metrů, tedy bylo velmi obtížné rozlišit, zda vozidlo Subaru stálo či zpomalovalo. Podle znalce varianta s plynulou jízdou vozidel Opel a Subaru bez zastavení prodlužuje dráhy a časy vozidla Audi před místem střetu. Zásadní technické závěry tedy neovlivní. Podle znalce řidič Audi mohl levý zadní ukazatel směru při plynulém odbočení vozidel vidět cca 6 sekund před střetem a ve variantě se zastavením by tato doba byla výrazně kratší v závislosti na vzájemné poloze vozidel Subaru a Opel. Z přílohy č. 7 znaleckého posudku vyplývá určení místa střetu před začátkem pole střeptů a z následného pohybu do konečných poloh byly vypočteny střetové rychlosti. V příloze č. 9 je v čase 6,5 sekund před střetem zakresleno vozidlo Audi již v levém pruhu ve vzdálenosti 164 metrů, tedy před začátkem plné čáry. V příloze č. 11 je zakreslena situace 2 sekundy před zahájením střetu, kdy je vozidlo Audi 50 metrů před místem střetu a vozidlo žalobkyně 14 metrů před místem střetu a vozidlo Subaru ve vzdálenosti 23 metrů. Z této přílohy vyplývá, že v tuto dobu je pro žalobkyni vozidlo v levém pruhu viditelné. Ve znaleckém posudku se dále uvádí, že pro řidiče Audi bylo odbočování vozidla Opel patrné cca 1 sekundu před střetem, kdy již nemohl reagovat bržděním, pouze uhnutím volantem, kde je reakční doba kratší, cca 0,6 sekund. Podle znalce u řidiče Š. je technicky nepřijatelná část výpovědi, že vozidlo Subaru stálo, zbytek výpovědi je technicky přijatelný. Výpověď svědka M.D., řidiče vozidla Subaru, je podle znalce technicky přijatelná. Podle znalce je technicky nepřijatelná část výpovědi svědka J.K. o tom, že vozidla Opel a Subaru před odbočením zastavila a dávala přednost protijedoucím vozidlům, ostatní údaje uváděné svědkem byly shledány technicky přijatelnými. Podle znalce žalobkyně by střetu zabránila, kdyby do levého jízdního pruhu nevjížděla, když vozidlo Audi v levém jízdním pruhu mohla včas vidět. Řidič vozidla Audi v okamžiku, kdy mohl registrovat odbočování vozidla žalobkyně, již neměl žádné technické možnosti střetu zabránit. Za nepravděpodobné varianty, kdy by vozidlo Subaru před místem

střetu stálo, řidič Audi mohl zahájit přemísťování do levého pruhu 150 metrů před místem střetu a pohybovat se v tomto pruhu od cca 118 metrů před místem střetu. Při technicky přijatelném průběhu nehody by vozidlo Audi v levém jízdním pruhu bylo již na počátku plné čáry až do místa střetu.

Při jednání dne 26.6.2014 žalobkyně uváděla, že se ke křižovatce blížila velmi pomalu, někde v úseku, kde na komunikaci začíná plná čára, zapnula levý ukazatel směru a podívala se do zpětného zrcátka. Uvedla, že na vozovce se kromě plné čáry nachází i svislá značka zákaz předjíždění, tudíž nepředpokládala, že někdo bude předjíždět. Těsně před odbočením se podívala do zpětného zrcátka. Na odbočovací manévru si již nepamatuje.

Při jednání žalobkyně předložila správnímu orgánu lékařské zprávy.

Rozhodnutím **správního orgánu I. stupně** ze dne 15.7.2014 byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku spočívajícího v porušení § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., když při odbočování ohrozila řidiče jedoucího za ní a nedbala zvýšené opatrnosti a řádně se nepřesvědčila o situaci za svým vozidlem, zda není její vozidlo předjížděno, a následně došlo ke střetu s osobním vozidlem značky Audi A6, které jelo v levém jízdním pruhu. Správní orgán I. stupně současně uznal vinným ze spáchání přestupku i Mgr. A.Š., a to z porušení § 4 písm. c), § 16 a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., tedy ze způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví, když se při účasti na provozu pozemních komunikací neřídil dopravními značkami a jako řidič při objíždění zastavujícího vozidla ohrozil ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a rovněž nepřizpůsobil rychlost jízdy vozidla okolnostem, které mohl předvídat, a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled. V odůvodnění svého rozhodnutí správní orgán I. stupně konstatoval, že nemůže procentně určit míru zavinění jednotlivých účastníků nehody. Zavinění obviněného Š. spočívalo podle správního orgánu v tom, že se svým vozidlem jel v levém jízdním pruhu v místě, kde měl vedle sebe vpravo souvislou podélnou čáru, a v levém pruhu tedy vůbec neměl jet, navíc jel nepřiměřenou rychlostí, takže nebyl schopen se svým vozidlem reagovat na vzniklou situaci, a navíc to vše se stalo při objíždění jiného vozidla, kdy nedodržel zásady bezpečného objíždění a tím ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Žalobkyně se podle správního orgánu na zavinění dopravní nehody podílela tím, že před započítím odbočení se dostatečně nepřesvědčila o situaci za svým vozidlem, neboť pokud by tak učinila, musela by v levém jízdním pruhu vidět vozidlo obviněného Š. a s odbočovacím manévrem tak vůbec neměla začínat či v něm neměla pokračovat. Obě jednání byla v příčinné souvislosti s následnou dopravní nehodou, která vznikla jako následek jednání obou obviněných, kteří oba porušili předpisy o silničním provozu. Ve vztahu k žalobkyni správní orgán uvedl, že především vycházel ze znaleckého posudku, kde znalec jednoznačně určil, že i žalobkyně porušila zákon, když nedodržela zásady bezpečného odbočování vlevo, nedbala zvýšené opatrnosti, nepřesvědčila se těsně před odbočením o situaci za svým vozidlem a s vozidlem začala odbočovat a vjela do jízdní dráhy vozidla obviněného Š., který se ovšem v tomto jízdním pruhu vůbec neměl nacházet. Neopatrným jednáním dle správního orgánu žalobkyně spoluzavinila dopravní nehodu. K znaleckému posudku správní orgán konstatoval, že znalec byl řádně ustanoven jako znalec v oboru silniční dopravy, je řádně veden v evidenci znalců a jeho odborné znalosti a

oprávnění k vypracování znaleckých posudků má správní orgán za prokázané. Správní orgán považuje znalecký posudek za vyčerpávající a dopodrobna vypracovaný, kde se znalec z odborného hlediska zabýval veškerými aspekty nehody. Správní orgán neměl důvod pochybovat o nestrannosti znaleckého posudku. Podle ust. § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu řidič odbočujícího vozidla nesmí ohrozit řidiče jedoucího za ním. Toto ustanovení dle správního orgánu žalobkyně porušila tím, že začala odbočovat a v odbočování pokračovala, aniž se přesvědčila o situaci za svým vozidlem a aniž zjistila, že je předjížděna v okamžiku odbočování jiným vozidlem, čímž ohrozila řidiče vozidla Audi, který v tu chvíli jel v levém jízdním pruhu a objížděl vozidlo Subaru. Řidič byl nucen na situaci reagovat, což se mu zcela nepodařilo, a došlo ke střetu vozidel. Správní orgán konstatoval, že vyšel ze závěru znaleckého posudku jednoznačně stanovujícího, že žalobkyně mohla střetu zabránit, pokud by s vozidlem neodbočovala, neboť v okamžiku, kdy odbočování začala, již byla předjížděna jiným vozidlem. Naopak řidič vozidla Audi již střetu vozidel nemohl zabránit, neboť měl pouze 1,2 sekundy na reakci po zahájení odbočování ze strany žalobkyně a mohl pouze strhnout volant, což také dle posudku učinil. Kdyby žalobkyně v souladu s § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu dbala zvýšené opatrnosti, musela by ve zpětném zrcátku vozidlo obviněného Š. vidět. Formu zavinění shledal správní orgán v nevědomé nedbalosti, neboť žalobkyně sice nevěděla, že svým jednáním (odbočením vozidla) může porušit zájem chráněný zákonem (řádný a bezpečný provoz na pozemní komunikaci bez dopravních nehod), ač to vzhledem k okolnostem vědět měla a mohla. Pokud by řádně sledovala situaci v provozu v posledním okamžiku, kdy se mohla přesvědčit o situaci za svým vozidlem, musela by vědět, že v okamžiku odbočení je již předjížděna jiným vozidlem.

V příloze odvolání předloženém žalobkyní se konstatovalo, že se nejednalo o objíždění stojícího vozidla Opel a Subaru, nýbrž o předjíždění plynule odbočujících vozidel. Dále se zde konstatuje, že v čase 2,8 sekund před střetem vozidlo Audi ještě nebylo celým objemem v levém jízdním pruhu, tedy v tomto okamžiku nemusela žalobkyně vozidlo Audi ve zpětném zrcátku ještě vidět. Vidět toto vozidlo mohla v čase 1 sekundu před střetem, kdy již nelze současně sledovat provoz před a za vozidlem, neboť se zahajuje odbočování vlevo.

V žalobou **napadeném rozhodnutí** žalovaný zrušil část výroku prvostupňového rozhodnutí týkající se Mgr. Š. a ve vztahu k němu řízení o přestupku zastavil podle § 76 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích, neboť věc byla postoupena orgánům policie, protože skutečnosti nasvědčují, že jde o trestný čin. Dále žalovaný zamítl odvolání žalobkyně a potvrdil prvostupňové rozhodnutí ohledně výroku o vině a trestu u žalobkyně. Žalovaný jako nepřípustné zamítl odvolání žalobkyně ve vztahu k výroku týkajícího se Mgr. Š. V odůvodnění žalovaný konstatoval, že žalobkyně nejmenuje znalce, se kterým věc konzultovala. Rovněž z přílohy odvolání zpracovatel nevyplývá. Ani není zřejmé, z jakých podkladů zpracovatel vycházel, ani v jakém programu vytvořil simulace zachycené na snímcích. Závěry v této příloze tak nemohou být považovány za relevantní. Znaleckým posudkem Ing. Kopáčka bylo prokázáno, že žalobkyně se mohla naposledy o situaci za svým vozidlem přesvědčit při zahájení odbočovacího manévru, nejpozději cca 2 sekundy před střetem. Vozidlo Audi v tomto čase bylo cca 50 metrů před místem střetu. Žalobkyně by střetu zabránila, kdyby do levého jízdního pruhu nevjížděla, když vozidlo Audi v levém pruhu mohla včas vidět. Závěry znaleckého posudku jsou v tomto směru jednoznačné, a to v té

skutečnosti, že žalobkyně měla možnost vidět vozidlo Audi v levé polovině vozovky v dostatečném časovém odstupu od vlastního odbočování, tedy měla možnost dostat povinnosti neohrozit řidiče jedoucího za ní a dbát zvýšené opatrnosti. Žalobkyni nebylo kladeno za vinu, že neměla v činnosti znamení o změně směru jízdy, nýbrž že ohrozila řidiče vozidla, které ji předjíždělo. Ze zpracovaného znaleckého posudku, který je hodnocen jako věrohodný, vyplývá, že se žalobkyně bezprostředně před započítím odbočení nepřesvědčila o situaci za svým vozidlem, díky čemuž nezjistila, že je již předjížděna jiným vozidlem, přesto zahájila manévr odbočení, což mělo za následek střet s vozidlem, které ji v rozhodnou dobu předjíždělo. Bez ohledu na to, zda se přestupku či trestného činu dopustil i druhý účastník dopravní nehody, má žalovaný za spolehlivě prokázané, že žalobkyně se dopustila přestupku a tím přinejmenším spoluzavinila dopravní nehodu. Na věc nemá ani vliv, jaké bylo v místě dopravní značení. Žalovaný připustil, že úkon odbočení vyžaduje i pozornost ve vztahu k protijedoucím vozidlům i pozornost při samotném úkonu odbočování (točení volantu, korekce rychlosti jízdy), avšak v daném místě nebyl zjištěn pohyb vozidel v protisměru. Naopak žalobkyně věděla, že za ní vozidla jedou. Tedy měla těmto vozidlům věnovat dostatečnou pozornost. Dle závěru znaleckého posudku nejméně 2 sekundy před střetem mohla vidět, že vozidlo jede v levém jízdním pruhu a chystá se ji předjíždět. Dle žalovaného tak nebylo nepřiměřené v dané situaci po žalobkyni požadovat, aby před odbočováním zkontrolovala i provoz za svým vozidlem za účelem splnění povinnosti neohrozit řidiče jedoucího za ní a dbát zvýšené opatrnosti. K předloženým lékařským zprávám žalovaný uvedl, že se ztotožňuje s názorem žalobkyně s tím, že skutečnosti nasvědčují tomu, že se druhý účastník dopravní nehody dopustil trestného činu, v důsledku čehož žalovaný o jeho přestupku zastavil.

O věci samé bylo rozhodnuto bez jednání podle § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, (dále jen s.ř.s.), neboť žalovaný s tím souhlasil a žalobkyně se k tomu ve stanovené lhůtě nevyjádřila.

Žaloba není důvodná.

Soud především podotýká, že žalobní námitky jsou shodné s odvolacími a žalovaný se jimi podrobně zabýval v napadeném rozhodnutí, výše shrnutém, a soud se s jeho závěry plně ztotožnil.

To platí zejména o úvahách žalobkyně, že nemohla spoluzavinít dopravní nehodu, když byla při ní závažným způsobem zraněna a když současně okolnosti nasvědčovaly tomu, že druhý účastník dopravní nehody spáchal trestný čin.. V tomto směru jsou podle názoru soudu rozhodující výpočty a závěry znalce Ing. Kopáčka, které jsou ve znaleckém posudku podrobné, přezkoumatelné a logické a z nichž jednoznačně vyplynulo, že žalobkyně mohla před odbočením zjistit pohledem v bočním zrcátku, že je předjížděna (byť v místě, kde to nebylo povolené dopravními značkami). Podle znalce minimálně 2,6s před střetem bylo pro žalobkyni vozidlo Mgr. Š. viditelné, a pokud by ho upozorovala, nemusela zahájit odbočování a ke střetu by nedošlo. Příčinná souvislost mezi jednáním žalobkyně a dopravní nehodou byla podle názoru soudu prokázána.

Žalobkyní v odvolání předložený údajný výstup z konzultace se znalcem žalovaný správně neakceptoval, neboť z něho není vůbec zřejmé, kdo toto zpracoval, ani z jakých výchozích premis se vycházelo či jakými výpočty se dospělo k závěru, že žalobkyně nemohla střetu zabránit. Naopak je zcela zřejmé, že znalece Ing. Kopáček vycházel z výpovědí účastníků dopravní nehody i z objektivních stop (místo, kde byly střepy, konečné polohy vozidel, míry a místa jejich poškození), z čehož v označeném počítačovém programu vypočítal střetové rychlosti obou vozidel, na základě toho i polohy a vzdálenosti vozidel v jednotlivých okamžicích před nehodou.

Vzhledem k podrobnosti, přezkoumatelnosti a jednoznačnosti závěrů znaleckého posudku Ing. Kopáčka soud považuje za nadbytečné a v rozporu se zásadou hospodárnosti řízení provádění dalšího znaleckého posudku, jak navrhla žalobkyně.

Soud se neztotožnil ani s tvrzením žalobkyně, že není možné prokázat, zda vozidlo Audi nejelo výrazně vyšší rychlostí, než uvádí znalec, pokud existují překážky v podobě svodidel a příkopu. I tuto část posudku hodnotí soud jako přezkoumatelnou a logickou. Znalec vycházel při stanovení střetových rychlostí, jak vyplývá z Přílohy č. 8 znaleckého posudku, nejen z konečných poloh vozidel, kdy vozidlo Audi bylo „zastaveno“ svodidly a příkopem, nýbrž také z výchozích poloh vozidel při střetu, které byly určeny podle způsobu poškození vozidel a podle stopy střepů na silnici, přičemž rovněž bylo přihlédnuto k tomu, že před střetem vozidla nebrzdila, tudíž střetová rychlost odpovídá rychlosti před střetem.

Ze znaleckého posudku, ani z jiných okolností případu, nelze dovodit, že by rychlost vozidla Audi byla vyšší v řádu o desítky km/h, než je povolených 90 km/h. Naopak je zřejmé, že znalec spočítal rychlost vozidla Audi vč. možné odchylky 5% (tj. až do rychlosti 95 km/h). Nelze dále odhlédnout od skutečnosti, že klimatické podmínky (tma, mokro) v inkriminované době výrazně ztěžovaly řidičům rychlou jízdu.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobní námitky důvodnými, a žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s.ř.s.

O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, a proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána.

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

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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Plzni dne 29. ledna 2016

Za správnost vyhotovení:  
Bc. Michaela Karásková

**Mgr. Jana Komínková, v.r.  
samosoudkyně**