



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Daňkovou v právní věci **žalobkyně M.D., zastoupené Mgr. Zdeňkem Turkem, advokátem, se sídlem Plzeň, Slovanská tř. 66,** proti **žalovanému Krajskému úřadu Plzeňského kraje, se sídlem Plzeň, Škroupova 18,** v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. července 2011, čj. DSH/4461/11,

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

M.D., (dále jen „žalobkyně“) se žalobou k poštovní přepravě podanou dne 21.9.2011 a zdejšímu soudu doručenou dne 23.9. téhož roku, domáhala zrušení rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje (dále jen „žalovaný“) vyhotoveného dne 19. července 2011 pod čj. DSH/4461/11 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“). Uvedeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání a potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Plzně, odboru správních činností, oddělení dopravních přestupků (dále jen „*magistrát*“) ze dne 10.3.2011, čj. MMP/196555/10 (dále jen „*rozhodnutí magistrátu*“), kterým uznal žalobkyni vinnou z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 22 odst. 1 písm. l) zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*přestupkový zákon*“) pro porušení ust. § 26 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o

změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších novel (dál jen „zákon o silničním provozu“). Přestupku se měla žalobkyně dopustit tím, že „dne 15.10.2010 v době okolo 23:25 hod. v Plzni, na vozovce pozemní komunikace Veleslavínovy ulice, nastupovala do motorového vozidla tovární značky Škoda Fabia rz X levými předními dveřmi na místo řidiče, přičemž otevřela dveře uvedeného vozidla v době, kdy okolo ní zleva projíždělo motorové vozidlo tovární značky Škoda Superb, rz X řidiče P.Š., čímž ho ohrozila. Toto jednání bylo příčinou dopravní nehody, kdy došlo ke střetu levých předních dveří jejího vozidla s pravou přední částí vozidla řidiče Š. Při dopravní nehodě došlo k hmotné škodě nepřevyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000 Kč.“ Za tento přestupek byla žalobkyni uložena pokuta ve výši 1.700 Kč a stanovena povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1.000 Kč.

Žalobu odůvodnila tím, že nesouhlasí s rozhodnutím žalovaného ani s rozhodnutím magistrátu. V žalobě formulovala dva žalobní body.

V prvním žalobním bodu namítala, že svým chováním účastníka silničního provozu dne 15.10.2010 při nastupování do svého osobního motorového vozidla neporušila ustanovení § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu a nezapříčinila dopravní nehodu, jak je jí kladeno za vinu správním orgánem.

K tomu tvrdila, že započala nastupování do svého osobního motorového vozidla v době, kdy po komunikaci, kde parkovala, nejelo žádné motorové vozidlo. Odemkla klíčem (vozidlo nemá dálkové elektronické odemykání) dveře vozidla, otevřela je a počala nastupovat, když až poté z křižovatky vzdálené dle odhadu žalobkyně nejméně 50m (objektivně nebylo nalézacím správním orgánem vůbec dokumentováno) vjelo na komunikaci, kde žalobkyně již nastupovala, vozidlo řízené řidičem Š., pokračoval v jízdě, aniž by snížilo rychlost, a při projíždění kolem vozidla žalobkyně, která již prakticky dokončovala nastoupení do svého osobního motorového vozidla (již byla nejméně jednou nohou ve vozidle a částí těla), došlo ke střetu dveří osobního motorového vozidla žalobkyně s přední pravou částí osobního motorového vozidla řízeného řidičem Š. Žalobkyně je přesvědčena, že dopravní nehodu zapříčinil řidič Š., a to z šesti jí vyjmenovaných důvodů. Již při odbočení na komunikaci, kde žalobkyně nastupovala do svého osobního motorového vozidla, viděl, že žalobkyně nastupuje do vozidla. Dále viděl, že jízdní pruh k projetí kolem vozidla je zúžen jednak dalším osobním motorovým vozidlem zaparkovaným naproti osobnímu motorovému vozidlu žalobkyně a jednak otevřenými dveřmi osobního motorového vozidla žalobkyně. Dále bezodkladně pokračoval nejméně konstantní rychlostí v jízdě po komunikaci, nedbaje vzniklé dopravní situace. Jako zkušený řidič (taxislužba) musel vědět, že nemá absolutní přednost, a byl povinen předvídat možnost případného pootevření dveří u osobního motorového vozidla v souvislosti s dokončením nastoupení žalobkyně. Jako zkušený řidič měl přizpůsobit rychlost vozidla s ohledem na zúžení komunikace, kdy k projetí zbýval jízdní pruh o šířce maximálně 2,5 metru, když šířka jeho osobního motorového vozidla byla nejméně 1,895 mm. V posledním argumentu uvedla, že jako zkušený řidič a řidič z povolání musí být dobře znalý zákona o silničním provozu. Žalobkyně vyjádřila přesvědčení, že pokud by řidič Š. jen trochu zpomalil své vozidlo, případně neprojížděl tak blízko kolem osobního motorového vozidla žalobkyně, k dopravní nehodě by nedošlo. Proto má žalobkyně za to, že to byl právě řidič Š., který svým chováním a jednáním jako řidič

osobního motorového vozidla a účastník silničního provozu porušil ust. § 5 odst. 1 písm. b), c), 16 a 18 odst. 1 zákona o silničním provozu.

Ve druhém žalobním bodu namítala, že odůvodnění napadeného rozhodnutí je plně rozporů, je nedostatečné, nemá oporu ve zjištěných skutečnostech, je nepřezkoumatelné a nezákonné, tj. není v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších novel (dále jen „*správní řád*“).

K tomuto bodu uvedla, že poukazuje např. na str. 6-7 napadeného rozhodnutí, z něhož citovala pasáž o vytvoření náhlé překážky ze strany žalobkyně vychýlením levých předních dveří do jízdní dráhy vozidla řízeného P.Š., na kterou již nestihl reagovat. V této souvislosti žalobkyně upozornila na okolnost, že tvrzení žalovaného nemají oporu v provedených důkazech, ale i na to, že se zde žalovaný dostatečně nevypořádal s jejími námitkami uplatněnými v odvolání. Žalovaný zde chybně tvrdí, že překážka v místě střetu nebyla, přičemž vzápětí tvrdí, že se žalobkyně již nacházela z části svého těla ve svém voze. Pravděpodobně se zde žalovaný stejně tak jako magistrát nevypořádal s listinným důkazem, kterým je např. situační náčrt PČR. Dle názoru žalobkyně se žalovaný rovněž např. nevypořádal se skutečností, že z provedených důkazů je zřejmé, že řidič Š. musel být s dostatečným předstihem srozuměn s tím, že žalobkyně nastupuje do vozidla a že projíždí komunikací, která v daném okamžiku neumožňuje bezpečné projetí za předpokladu, pokud by se žalobkyně byť jen nacházela vedle svého vozidla. Žalobkyně rovněž upozornila na skutečnost, že jak žalovaný tak magistrát se vůbec relevantně nevypořádali se skutečností, že řidič Š. odstranil své vozidlo z místa dopravní nehody bez označení závěrečné pozice vozu účastného na dopravní nehodě. Dle svědeckých výpovědí obsažených ve spise řidič Š. neříkal pravdu, když tvrdil, že k odstranění vozu z místa nehody jej vyzvala hlídka PČR. Žalobkyně je přesvědčena, že tak řidič Š. jednal záměrně, neboť postavení všech vozidel po dopravní nehodě by bylo důležitým důkazem pro další hodnocení nehodového děje. Dále žalobkyně poukázala na to, že interpretace výroků uváděných nejen v odůvodnění napadeného rozhodnutí, ale i v odůvodnění magistrátu znalce v oboru Ing. Žaluda ohledně doby nastupování žalobkyně do vozidla, ale i ohledně vzdálenosti k místu dopravní nehody a doby jeho ujetí řidičem Š., nemá oporu ve zjištěných skutečnostech, neboť např. nebyla žádným důkazem zjištěna vzdálenost od křižovatky, odkud vjel řidič Š. na komunikaci do místa střetu, jsou vytrženy z kontextu a jsou ryze hypotetické. Konečně se žalobkyně pozastavila nad tím, proč žalovaný i magistrát zpochybňují ve svých závěrech výpovědi žalobkyně a svědkyně Ž.B., které jsou od samého počátku šetření dopravní nehody neměnné, a naproti tomu za úhelny kámen považují výpovědi řidiče Š., kterou on však opakovaně mění.

Na podporu svých tvrzení žalobkyně označila za důkazy svoji účastnickou výpověď, výpověď svědkyně Ž.B., znalce Ing. Antonína Žaluda, spis magistrátu, technické parametry vozidla řidiče Š., plánek dopravní nehody a výsledky policistů zasahujících na místě.

Žalovaný v písemném stanovisku vyhotoveném dne 6.12.2011 navrhl zamítnutí žaloby pro nedůvodnost a vyjádřil se k jednotlivým námitkám. Předdeslal, že odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde se zabýval celou dopravní nehodou a jejími příčinami, a své úvahy dostatečně odůvodnil.

K prvnímu žalobnímu bodu v podrobnostech odkázal na stranu 6 a 7 napadeného rozhodnutí, kde se dostatečně zabýval průběhem a příčinou dopravní nehody. Zopakoval, že za hlavní příčinu dopravní nehody je nutné považovat vychýlení levých předních dveří vozidla Škoda Fabia, do kterého nastupovala žalobkyně, do jízdní dráhy vozidla Škoda Superb. Pokud by k tomuto vychýlení nedošlo, nedošlo by ani ke střetu obou vozidel. Uvedený mechanismus střetu vyplývá jak z fotografií pořízených na místě dopravní nehody, tak i z výsledku znalce před magistrátem. Byť tedy jednání P.Š. bylo bezesporu jednou z důležitých okolností vzniku dopravní nehody, příčinou samotné dopravní nehody bylo až jednání žalobkyně, která při nastupování způsobila další vychýlení dveří do jízdní dráhy vozidla Škoda Superb.

U dalšího žalobního bodu žalovaný především nesouhlasil s názorem žalobkyně, že se nedostatečně v napadaném rozhodnutí vypořádal s jejími námitkami. Svá tvrzení pak opíral o provedené důkazy, mimo jiné o výpověď žalobkyně, svědkyně Ž.B., P.Š. a výpověď znalce Ing. Antonína Žaluda, jakož i o podklady zajištěné na místě dopravní nehody (fotodokumentace apod.). K dílčí výtce o překážce v místě střetu a o nevypořádání se se situačním nákresem PCR žalovaný uvedl, že mu předně není zcela zřejmá souvislost situačního nákresu (tedy plánu místa dopravní nehody) se samotným vznikem dopravní nehody. Žalobkyně zřejmě poukazuje na to, že P.Š. měl (podle jejího názoru) najet do vozidla Škoda Fabia z důvodu užší vozovky a dopravní situace. Takovouto variantu však vyloučil znalec a to na základě pořízené fotodokumentace. Z výpovědi znalce a fotodokumentace vyplývá, že vozidlo Škoda Superb nenarazilo do vozidla Škoda Fabia, ale že ke střetu došlo vychýlením dveří vozidla Škoda Fabia. S tímto koresponduje i tvrzení žalovaného, že před střetem dveře vozidla Škoda Fabia nebyly natolik otevřené, aby tvořily překážku vozidlu Škoda Superb, ale že tyto dveře až prakticky při samotném střetu obou vozidel vytvořily náhlou překážku, na kterou nemohl P.Š. reagovat. Žalovaný se zabýval argumentem, že řidič Š. musel být s dostatečným předstihem srozuměn s tím, že žalobkyně nastupuje do vozidla a že projíždí komunikací, která v daném okamžiku neumožňuje bezpečné projetí, pokud by se žalobkyně byť jen nacházela vedle svého vozidla. Zopakoval, že řidič Š. nenarazil ani do žalobkyně ani do jiné části vozidla Škoda Fabia. Dané místo tak umožňovalo projetí jím řízeného vozidla Škoda Superb, a to až do doby, než žalobkyně více otevřela levé přední dveře vozidla Škoda Fabia. K námitce ohledně odstranění vozidla Škoda Superb z místa dopravní nehody žalovaný konstatoval, že na rozdíl od jiných případů dopravních nehod není zřejmé, v čem by zajištění konečné polohy vozidla Škoda Superb mělo být důležitým důkazem pro hodnocení nehodového děje, jak tvrdí žalobkyně. Vozidlo v konečném postavení již nikterak nevypovídalo o postavení v době střetu a tuto okolnost nelze v daném případě považovat za podstatný nedostatek provedeného dokazování. Navíc účastníci dopravní nehody jsou rovněž povinni umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, což v daném místě bylo skutečně příhodné (úzká vozovka s nemožností jakéhokoliv objetí místa dopravní nehody). K výtce, že interpretace výroků znalce Ing. Žaluda ohledně doby nastupování žalobkyně do vozidla, ale i ohledně vzdálenosti k místu dopravní nehody a doby jejího ujetí řidičem Š. nemá oporu ve zjištěných skutečnostech (nebyla zjištěna vzdálenost od křižovatky) a že jsou vytrženy z kontextu a jsou ryze hypotetické, žalovaný uvedl, že své úvahy řádně odůvodnil, opíral se o dostatečně zjištěné podklady rozhodnutí, své závěry nevytrhl z kontextu a nejedná se ani o hypotézy či spekulace. Vyjádření znalce jsou v daném případě vcelku jednoznačná a tedy nemohlo dojít k jejich špatné interpretaci. Vzdálenost

místa střetu od křižovatky s ulicí Perlová, tedy přibližně 50 metrů, nebyla žalobkyní zpochybňována a naopak na tuto sama poukazuje (na straně 2 správní žaloby). Mimo jiné vyplývá i z veřejně dostupných zdrojů, internetu. Přesné měření na místě dopravní nehody nebylo nezbytné, neboť ani znalec neprováděl zcela přesné výpočty. K údajům uváděným znalcem žalovaný poznamenal, že se jedná o odborně způsobilou osobu a tedy nemá důvod pochybovat o věrohodnosti jím uváděných skutečností. Pokud je žalobkyní žalovanému vytýkáno, že správní orgány zpochybní ve svých závěrech od počátku šetření neměnné výpovědi žalobkyně a svědkyně Ž.B., naproti za úhelný kámen považují výpovědi řidiče Š., kterou opakovaně měnil, žalovaný konstatoval, že k rozporům ve výpovědích P.Š. se vyjadřoval již v napadeném rozhodnutí. Má za to, že rozdíly ve výpovědích Š. jsou především v popisu času či vzdálenosti, tedy v subjektivním vnímání, což je vcelku pochopitelné. Žalovaný však zdůraznil, že vycházel z objektivních podkladů rozhodnutí, kterými jsou např. fotografie z místa dopravní nehody, ke kterým se následně vyjádřil i znalec Ing. Antonín Žalud.

V souladu s § 75 odst. 1,2 zák. č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen s.ř.s.), vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě. O věci samé rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s.ř.s. bez jednání za fikce souhlasu žalobkyně (čl. 39) a výslovného souhlasu žalovaného (čl. 35).

V posuzované věci se jednalo o problematiku přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, jejichž základní hmotněprávní úpravu pro danou věc obsahoval přestupkový zákon ve znění pozdějších novel, přesněji řečeno ve znění účinném ke dni 15.10.2010 (tj. ve znění účinném od 31.7. do 31.12.2010). Aplikován byl též zákon o silničním provozu ve znění účinném k témuž dni, tj. 15.10.2010 (tj. ve znění účinném od 30.6. do 29.12.2010). Podle § 51 zákona o přestupcích není-li v tomto nebo jiném zákoně uvedeno jinak, vztahují se na řízení o přestupcích obecné předpisy o správním řízení, tj. správní řád, a to ve znění účinném ke dni rozhodování magistrátu, resp. žalovaného.

Žalobkyně byla v tomto případě uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích v souvislosti s porušením ust. § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu. Předmětného přestupku se měla dopustit tím, že při nastupování do motorového vozidla tov. značky Škoda Fabia levými předními dveřmi na místo řidiče otevřela dveře uvedeného vozidla v době, kdy okolo ní zleva projíždělo motorové vozidlo tovární značky Škoda Superb řidiče P.Š., čímž tohoto řidiče ohrozila a zároveň její jednání bylo příčinou střetu těchto vozidel se vznikem hmotné škody do částky 100.000 Kč.

Podle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona v rozhodném znění *přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis.*

Zvláštním právním předpisem je třeba rozumět zákon o silničním provozu, a to nejen s ohledem na odkaz pod čarou, ale zejména proto, že předmětem jeho úpravy jsou práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních

komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích a další otázky vytvářející právní rámec bezpečného a plynulého provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu v rozhodném znění *otevírat dveře nebo boční stěny vozidla, jakož i nastupovat do vozidla nebo vystupovat z něho se smí jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích.*

První žalobní bod, v němž žalobkyně zpochybňovala naplnění objektivní stránky skutkové podstaty přestupku, je nedůvodný.

Soud považuje za nutné předeslat, že v tomto řízení je oprávněn posoudit výlučně zákonnost závěru, že se žalobkyně jednáním popsaným ve skutkové větě rozhodnutí magistrátu dopustila přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích porušením ust. § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu. Naproti tomu mu nepřisluší posuzovat jednání řidiče P.Š. z pohledu žalobkyně označených ust. § 5 odst. 1 písm. b), c), § 16 a § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu (§ 2, § 65 odst. 1 s.ř.s.). O vině a sankci za přestupek je oprávněn rozhodovat pouze příslušný správní orgán podle § 52 a násl. přestupkového zákona, a to v řízení vedeném v jeho procesním režimu. Správní soud toliko přezkoumává zákonnost aktů vydaných správními orgány v přestupkovém řízení; sám však není nadán pravomocí rozhodnout o tom, kdo a jakého přestupku se dopustil (shodně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 19.8.2011, č.j. 2 As 106/2010 – 141; dostupný na www.nssoud.cz).

Dále považuje za potřebné zdůraznit, že nezbytným předpokladem procesní úspěšnosti prvního žalobního bodu by byl závěr soudu, že žalobkyně sama svým počínáním žádá pravidla silničního provozu (v daném případě zakotvená v § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu) neporušila. Skutkovou podstatu přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona porušením povinnosti uložené v § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu naplní pachatel již tím, že vytvoří reálnou hrozbu pro bezpečnost jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích otevřením dveří vozidla a nastupováním do vozidla či vystupováním z něj (*přestupku se dopustí ten, kdo ... poruší zvláštní právní předpis*). Způsobení dopravní nehody není formálním znakem skutkové podstaty uvedeného přestupku (na rozdíl např. od § 22 odst. 1 písm. h), i), přestupkového zákona ve znění rozhodném pro posouzení jednání žalobkyně). Sřet vozidel však nepochybně vypovídá o míře ohrožení bezpečnosti těchto účastníků a představuje stav, kdy pouhé ohrožení bezpečnosti přechází v přímé porušení bezpečnosti. Že v případě přestupku dle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona porušení povinnosti mělo za následek vznik dopravní nehody tedy není právně významnou skutečností pro posouzení viny, nýbrž pro posouzení závažnosti přestupku, tedy při určení druhu sankce a její výměry (§12 odst. 2 přestupkového zákona). Proto je zjištění příčin dopravní nehody právně relevantní i u tohoto přestupku.

Tak také správně posuzovaly jednání žalobkyně správní orgány obou stupňů. To dokumentuje jak posouzení jednání žalobkyně dle § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona, tak odůvodnění rozhodnutí magistrátu v části týkající se stanovení druhu a výše uložené sankce („...v daném případě zhodnotil charakter předmětné dopravní nehody jako

závažnější, neboť obviněná svým jednáním způsobila hmotnou škodu na majetku druhé osoby a bezprostředně ohrozila bezpečnost a plynulost silničního provozu a jeho účastníků.“).

Soud nemůže souhlasit s názorem žalobkyně, že při nastupování do svého vozidla neporušila povinnost stanovenou v § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu a nezapříčinila dopravní nehodu.

Žalovaný v napadeném rozhodnutí k tomu uvedl: „... dle znalce Ing. Antonína Žaluda od počátku otevírání dveří do střetu mohlo uplynout přibližně 2 - 3 sekundy. Znalec pak na základě otázky právního zástupce odvolatelky připustil, že doba nastupování mohla trvat i déle. Zároveň však znalec uvedl, že vzhledem k poškození obou vozidel jel P.Š. rychlostí přibližně 20 - 30 km/h. Při takovéto rychlosti by P.Š. trvalo přibližně 4,8 - 7 sekund, než dojel od křižovatky do místa střetu. Odvolací správní orgán na základě uvedeného je toho názoru, že pokud by odvolatelka nastupovala běžnou rychlostí do svého vozidla, pak by nemohla otevřít dveře svého vozidla v době, kdy P.Š. nebyl ještě na pozemní komunikaci Veleslavínovi ulice. V takovém případě by totiž odvolatelka nebyla v době, kdy kolem jejího vozidla projížděl P.Š., ve dveřích svého vozidla, ale již by byla ve vozidle. Naopak je třeba uvést, že pokud by odvolatelka skutečně započala s nastupováním do vozidla v době, kdy na pozemní komunikaci ulice Veleslavínova ještě P.Š. nebyl, a následně v době střetu byla odvolatelka stále ve dveřích svého vozidla, pak je třeba uvést, že v daném místě vzhledem k šířce vozovky měla nastupování do vozidla uspíšit. Je pak rovněž třeba uvést, že ke střetu vozidel došlo tak, že došlo k vychýlení dveří vozidla odvolatelky do jízdního koridoru vozidla Škoda Superb řízeného P.Š. P.Š. přitom nenarazil ani do odvolatelky, ani do jiné části vozidla odvolatelky. Bezprostřední příčinou střetu obou vozidel tak bylo právě to, že odvolatelka pokračovala v úkonu nastupování do svého vozidla, v důsledku čehož došlo k vychýlení dveří tohoto vozidla a nárazu do vozidla Škoda Superb. Pokud by nepokračovala v nastupování, ke střetu vozidel by nedošlo. V této souvislosti je pak třeba uvést, že P.Š. „měl přednost“ v jízdě ulicí Veleslavínova, a tedy i pokud byla odvolatelka již u boku svého vozidla, neměla začínat s úkonem nastupování do vozidla, popř. v něm neměla pokračovat. Nelze pak s určitostí říci, jak blízko by P.Š. míjel vozidlo odvolatelky, je však zcela zjevné, že pokud by nedošlo k vychýlení dveří vozidla odvolatelky do jeho jízdní dráhy, ke střetu vozidel by nedošlo. V této souvislosti musí odvolací správní orgán zdůraznit, že P.Š. nenarazil do dveří vozidla odvolatelky, neboť v takovém případě by došlo k poškození o přední části jím řízeného vozidla, ale že střetu obou vozidel bezprostředně předcházelo právě vychýlení dveří vozidla odvolatelky do jeho jízdní dráhy.... Odvolací správní orgán poté připouští, že nelze přesně stanovit průběh nehodového děje „vteřinu po vteřině“. V daném případě však na základě provedených důkazů považuje odvolací správní orgán za prokázané (vzhledem k tomu, že P.Š. měl jet rychlostí 20-30 km/h, a tedy od křižovatky s ulicí Perlová do místa střetu jel 4,8-7 sekundy), že buďto odvolatelka před nastupováním do vozidla, resp. před otevřením levých předních dveří, musela již vidět v ulici Veleslavínova přijíždějící vozidlo řízení P.Š. (pokud by od otevření dveří do střetu uběhly znalce uvedené 2-3 vteřiny), a nebo odvolatelka nastupovala do vozidla delší dobu, než stanovil znalec jako optimální. V takovém případě však odvolatelka opět způsobila kolizní situaci tím, že nastupovala do vozidla pomaleji, než bylo nutné. Za nejdůležitější skutečnost, která vyplynula z dokazování, však odvolací správní orgán považuje to, že k samotnému střetu došlo vychýlením levých předních dveří do jízdní dráhy P.Š. Toto vychýlení způsobila odvolatelka, a to tím, že pokračovala v úkonu

nastupování do vozidla. Nelze sice určit, v jak přesné vzdálenosti od vozidla odvolatelky P.Š. jel, avšak je třeba uvést, že P.Š. nenarazil ani do odvolatelky, ani do jiné části vozidla odvolatelky, ale toliko do dveří tohoto vozidla, které (jak již bylo uvedeno) se vychýlily do jeho jízdní dráhy. Bezprostřední příčinou dopravní nehody tak bylo právě jednání odvolatelky, která při projíždění vozidla řízeného P.Š. pokračovala v úkonu nastupování do vozidla, přičemž způsobila výše popsané vychýlení dveří do jízdní dráhy vozidla řízeného P.Š.. Rychlost jízdy P.Š. pak znalec stanovil na základě stop poškození na obou vozidlech. Vzhledem k tomu, že před místem střetu ve vzdálenosti přibližně 60 metrů P.Š. odbočoval vlevo v pravém úhlu z ulice Perlová do ulice Veleslavínova, jeví se rychlost 20-30 km/h jako přijatelná. Odvolací správní orgán pak považuje tuto rychlost v daném místě i za přiměřenou. P.Š. pak dle názoru odvolacího správního orgánu nemohl předvídat, že odvolatelka mu při jízdě dalším otevřením dveří způsobila náhlou překážku. Vzhledem k tomu, že P.Š. jel rovnou ulicí, nemohl ani porušit povinnost, že řidič smí jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Rozhled tohoto řidiče byl totiž v daném místě více než dostatečný. Odvolací správní orgán pak uvádí, že se ztotožňuje s tvrzením odvolatelky, že nelze skutečně trvat na absolutní přednosti vozidel projíždějících kolem osob nastupujících do vozidla. Takto by to však bylo v případě, kdy by projíždějícímu vozidlu v průjezdu bránila nějaká překážka. Jak již odvolací správní orgán uvedl, bezprostředně před střetem takováto překážka v místě nebyla a tuto překážku vytvořila až odvolatelka tím, že pokračovala v nastupování do vozidla, čímž došlo k vychýlení levých předních dveří do jízdní dráhy vozidla řízeného P.Š. a tedy došlo k vytvoření náhlé překážky, na kterou již nestihl reagovat.“ S jeho závěry se soud zcela ztotožňuje.

O správnosti skutkového děje, jak jej popisuje žalobkyně v žalobě, lze důvodně pochybovat, pakliže dne 21.10.2010, tedy šest dnů po dopravní nehodě, sama do úředního záznamu o podání vysvětlení uvedla: „...otevřela jsem dveře u řidiče a chtěla jsem nastoupit. V tu chvíli jsem se otočila směrem k ul. Perlová a viděla jsem, že do ul. Veleslavínova odbočuje vozidlo – Taxi. Nedokáži odhadnout vzdálenost, na jakou jsem vozidlo prvně uviděla, ale předpokládala jsem, že se jedná o dostatečnou vzdálenost, abych stihla bezpečně nastoupit....“ Dále podrobně popsala svoje postavení v okamžiku střetu vozidel a následky, které jí způsobily odražené dveře. Zcela shodné údaje stran okamžiku prvního spatření vozidla P.Š., postavení žalobkyně v okamžiku střetu a důsledků střetu vozidel pro žalobkyni uvedla dne 19.10.2010 (tedy o dva dny před žalobkyní), jak vyplývá z úředního záznamu, i následně slyšená svědkyně Ž.B. I pokud by však byla správná verze nehodového děje, jak ji v žalobě popsala žalobkyně, která by svědčila o pomalejší než běžné rychlosti nastupování do vozidla, nic to nemůže změnit na závěru magistrátu, potažmo žalovaného, který jednoznačně vyslovil magistrát v odůvodnění svého rozhodnutí, když konstatoval: „Na základě výše uvedených skutečností, zejména vyjádření soudního znalce, považuje správní orgán za zdokumentované a prokázané, že příčinou dopravní nehody bylo plně jednání obviněné, neboť jejím manévrem otevírání dveří a nastupování do vozidla ohrozila jak bezpečnost svou, tak řidiče Š. Tímto jednáním obviněná porušila ustanovení § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu, kde je mimo jiné stanoveno, že otevírat dveře nebo boční stěny vozidla, jakož i nastupovat do vozidla nebo vystupovat z něho se smí jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Podle soudní judikatury u dopravních nehod je každý následek výsledkem mnoha příčin. Příčinou je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá okolnost neztrácí svůj charakter příčiny jenom proto, že mimo ni vedly k následku i další příčiny. Jestliže při vzniku následku (v tomto případě dopravní nehody) spolupůsobilo více příčin (např. jednání pachatele a poškozeného), je třeba hodnotit každou příčinu co do jejího významu a určit její důležitost pro následek, který i z jednání obviněného nastal. Pro posouzení zavinění přestupce je důležité, aby jeho jednání bylo z hlediska způsobení následku dostatečně významnou příčinou (viz. rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 25.9.2009, č.j. 51 Ca 10/2008-27, rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.5.2007, č.j. 6 Tdo 513/2007, dostupný na www.nsoud.cz).

Z napadeného rozhodnutí je nepochybné, že magistrát i žalovaný soustředili pozornost na hlavní příčinu vzniku dopravní nehody. Z vyjádření znalce při ústním jednání a z fotografií pořízených na místě dopravní nehody (zejména z fotografie č. 18, 19 a 21 fotodokumentace) byl zjištěn mechanismus střetu obou vozidel. Poškození vozidel svým charakterem odpovídá nárazu hrany předních dveří vozidla žalobkyně do pravé boční části vozidla řidiče Š. v úrovni před předním kolem, kde došlo k promáčklině. Poškození tohoto vozidla v prostoru pravých předních dveří odpovídá otěru předmětných dveří vozidla žalobkyně po jejich odpružení při prvotním střetu s pravou přední částí vozidla řidiče Š. Podle vyjádření znalce takové poškození nasvědčuje „... *mírnému otevření dveří zpět do jízdního koridoru vozidla řidiče Š. a k zachycení zadního okraje dveří o pravý přední blatník vozidla řidiče Š. a poškození tak, jak vyplývá z fotodokumentace, zejména z foto č. 18, 19. Toto je potvrzeno i tou skutečností, že není od těchto dveří poškozená též pravá přední část nárazníku vozidla řidiče Š.*“ Řečeno jinak, pokud by k vychýlení dveří vozidla, do něhož nastupovala žalobkyně, nedošlo, nenastal by ani střet vozidel. Z toho vyplývá závěr, že ačkoliv jízda P.Š. byla nepochybně jednou z příčin dopravní nehody (již tím, že v uvedenou dobu byl na uvedeném místě a zvolil určitý způsob jízdy), jednání žalobkyně spočívající ve vychýlení dveří vozidla při nastupování do něj bylo kardinální příčinou vzniku dopravní nehody. Proto závěr žalovaného, že dopravní nehodu zapříčinila žalobkyně, považuje soud za legální.

Také druhý žalobní bod je nedůvodný.

Okolnost, že ke střetu vozidel muselo dojít v důsledku „*mírného otevření dveří zpět do jízdního koridoru vozidla řidiče Š.*“ vyplývá z vyjádření znalce, jak soud výše zmiňoval. Již z tohoto vyjádření znalce, které je opřeno o podklady ve spisu založené (zejména dokumentaci), logicky vyplývá, že před střetem vozidel dveře vozidla žalobkyně nebyly natolik otevřené, aby tvořily překážku. Situační náčrt je podkladem pro plánek místa dopravní nehody, který hodnotil magistrát již ve svém rozhodnutí. Protože obě rozhodnutí tvoří jeden celek, nezakládá se námitka na pravdě.

Soud dále odmítá tvrzení žalobkyně, že se žalovaný rovněž např. nevypořádal se skutečností, že z provedených důkazů je zřejmé, že řidič Š. musel být s dostatečným předstihem srozuměn s tím, že žalobkyně nastupuje do vozidla a že projíždí komunikací, která v daném okamžiku neumožňuje bezpečné projetí za předpokladu, pokud by se žalobkyně byla jen nacházela vedle svého vozidla. Obdobnou námitku žalobkyně skutečně uplatnila v odvolání a žalovaný na ni reagoval na str. 5 a v podstatě i na str. 6 poslední odstavec a 7 shora napadeného rozhodnutí. Žalovaný uvedl: „*V této souvislosti je pak třeba uvést, že P.Š. „měl přednost“ v jízdě ulicí Velešlavínova, a tedy i pokud byla odvolatelka již u*

boku svého vozidla, neměla začínat s úkonem nastupování do vozidla, popř. v něm neměla pokračovat..... Rychlost jízdy P.Š. pak znalec stanovil na základě stop poškození na obou vozidlech. Vzhledem k tomu, že před místem střetu ve vzdálenosti přibližně 60 metrů P.Š. odbočoval vlevo v pravém úhlu z ulice Perlová do ulice Veleslavínova, jeví se rychlost 20-30 km/h jako přijatelná. Odvolací správní orgán pak považuje tuto rychlost v daném místě i za přiměřenou. P.Š. pak dle názoru odvolacího správního orgánu nemohl předvídat, že odvolatelka mu při jízdě dalším otevřením dveří způsobila náhlou překážku. Vzhledem k tomu, že P.Š. jel rovnou ulicí, nemohl ani porušit povinnost, že řidič smí jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Rozhled tohoto řidiče byl totiž v daném místě více než dostatečný. Odvolací správní orgán pak uvádí, že se ztotožňuje s tvrzením odvolatelky, že nelze skutečně trvat na absolutní přednosti vozidel projíždějících kolem osob nastupujících do vozidla. Takto by to však bylo v případě, kdy by projíždějícímu vozidlu v průjezdu bránila nějaká překážka. Jak již odvolací správní orgán uvedl, bezprostředně před střetem takováto překážka v místě nebyla a tuto překážku vytvořila až odvolatelka tím, že pokračovala v nastupování do vozidla, čímž došlo k vychýlení levých předních dveří do jízdní dráhy vozidla řízeného P.Š., a tedy došlo k vytvoření náhlé překážky, na kterou již nestihl reagovat.“ S argumentací žalovaného se soud zcela ztotožňuje a považuje ji za logickou a zákonu odpovídající.

Žalobkyně v podaném odvolání neproblematizovala odstranění vozidla řidiče Š. z místa dopravní nehody, a proto se žalovaný s touto okolností v napadeném rozhodnutí nemusel zabývat, zvláště když v souzeném případě postavení vozidel bezprostředně po dopravní nehodě nemělo žádný právní význam.

Vyjádření znalce samo o sobě je důkazním prostředkem. Úkolem znalce bylo právě posoudit na základě svých odborných znalostí, listinných podkladů obsažených ve správním spisu, výpovědi žalobkyně a svědků skutkové okolnosti dopravní nehody. Soud souhlasí s žalovaným, že vyjádření znalce jsou vcelku jednoznačná, a dodává, že jsou jasně a srozumitelně formulovaná. Ohledně body nastupování do vozidla uvedl průměrný, resp. obvyklý časový údaj, připustil však, že doba nastupování žalobkyně mohla být delší. Žalovaný v napadeném rozhodnutí reagoval na obě verze a logicky se s nimi vypořádal. S žalobkyní lze souhlasit potud, že vzdálenost, kterou řidič Š. ujel od zabočení do Veleslavínovy ulice do místa střetu, nebyla zjištěna žádným důkazem. S uvedenou vzdáleností uvažoval zejména znalec. Vzhledem k tomu, že údaj znalcem užívaný nerozporovala, naopak v žalobě argumentovala obdobným údajem, nemůže mít zmíněný nedostatek vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.

Jak již naznačil soud shora, nelze opodstatněně tvrdit, že výpovědi žalobkyně a svědkyně B. jsou od počátku šetření dopravní nehody neměnné. Nadto žalovaný výslovně konstatoval, že průběh dopravní nehody lze mimo jiné dovodit i z výpovědi obou jmenovaných (str. 5 napadeného rozhodnutí, první odstavec shora). Zcela nesprávné je pak její tvrzení, že správní orgány „za úhelny kámen považují výpovědi řidiče Š., kterou on však opakovaně mění.“ Jak magistrát, tak žalovaný se zabývali věrohodností výpovědi svědka Š. Žalovaný k tomu konkrétně uvedl: „Se závěry správního orgánu I. stupně se pak odvolací správní orgán shoduje. Je totiž třeba uvést, že svědek P.Š. si ve svých výpovědích „odporuje“ co do odhadů času a vzdálenosti. Takovéto hodnocení je však vždy zcela subjektivní, a tedy

vždy (v závislosti na konkrétní osobě) do jisté míry nepřesné. Rovněž je v této souvislosti třeba uvést, že P.Š. řídil vozidlo, tedy byl v pohybu, což rovněž má vliv na přesnost odhadu času i vzdálenosti. Navíc odvolací správní orgán musí poznamenat, že průběh dopravní nehody lze dovodit i z výpovědi odvolatelky, svědkyně Ž.B. a výpovědi znalce Ing. A.Ž. I bez ohledu na to, zda výpověď svědka P.Š. je či není pravdivá, resp. je či není zcela přesná, tak lze stanovit průběh předmětné dopravní nehody. V této souvislosti odvolací správní orgán musí uvést, že předmětem řízení o přestupku odvolatelky není závěr, zda a do jaké míry správně vypovídali jednotlivé zúčastněné osoby, ale jaký byl průběh předmětné dopravní nehody a rovněž tak co bylo příčinou dopravní nehody.“ Z napadeného rozhodnutí dále jednoznačně vyplývá, že za stěžejný podklady pro své rozhodnutí považoval žalovaný vyjádření znalce ing. Žaluda a fotografie obou vozidel účastných na dopravní nehodě.

Soud uzavírá, že se žalovaný dostatečně a srozumitelně vypořádal s odvolacími výtkami žalobkyně, jeho rozhodnutí je srozumitelné a v souladu se zákonem.

Žaloba nebyla důvodná a soud ji v souladu s ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl (výrok I.).

Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s.ř.s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se práva na náhradu nákladů řízení výslovně vzdal (výrok II.).

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu prostřednictvím Krajského soudu v Plzni ve dvou písemných vyhotoveních (§ 102, § 106 odst. 2 s.ř.s.).

Důvody kasační stížnosti jsou taxativně stanoveny v § 103 odst. 1 s.ř.s.

Kasační stížnost směřující pouze proti rozhodnutí o nákladech řízení nebo proti důvodům rozhodnutí je nepřípustná (§ 104 odst. 2 s.ř.s.).

Kasační stížnost není přípustná, opírá-li se jen o jiné důvody, než které jsou uvedeny v § 103 s.ř.s., nebo o důvody, které stěžovatel neuplatnil v řízení před soudem, jehož rozhodnutí má být přezkoumáno, ač tak učinit mohl (§ 104 odst. 4 s.ř.s.).

Stěžovatel musí být v řízení o kasační stížnosti 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 (§ 105 odst. 2 s.ř.s.).

V Plzni dne 31. srpna 2012

JUDr. Jana Daňková, v.r.

Za správnost vyhotovení:
Helena Kovářiková

samosoudkyně