



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudcem Mgr. Ondřejem Mráкотou v právní věci žalobce **V. S.**, zastoupeného JUDr. Vlastimilem Vezdenkem, advokátem se sídlem Opava, Hauerova 3, proti žalovanému **Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje**, se sídlem Ostrava, 28. října 117, o přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 13.1.2010 sp. zn. MSK 5874/2010, ve věci dopravního přestupku,

t a k t o :

I. Rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 13.1. 2010 sp.zn. MSK 5874/2010 a rozhodnutí Magistrátu Města Opavy ze dne 20.11.2009 sp.zn. 17430/2009/DOPR/CZP ve znění usnesení ze dne 9.12.2009 sp. zn. 17430/2009/DOPR/CZP se pro nezákonnost **z r u š u j í** a věc se **v r a c í** žalovanému k dalšímu řízení.

II. Žalovaný je **p o v i n e n** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku 8.240,- Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

O d ů v o d n ě n í:

Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 13.1.2010 č.j. MSK 5874/2010, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání a bylo potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Opavy (dále jen „magistrát“ nebo správní orgán I. stupně“) ze dne 20.11.2009 sp.zn. 17430/2009/DOPR/CZP ve znění usnesení ze dne 9.12.2009 sp. zn. 17430/2009/DOPR/CZP, kterým byl uznán vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 22 odst. 1 písm. l) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění platném a účinném k 10.7.2009 (dále jen „zákon o přestupcích“), jehož se měl dopustit tím, že dne 10.7.2009 v 10:49 hodin v obci Opava na křižovatce ulic J., P. a N. okruh jako řidič vozidla F. D., RZ: X, s přívěsem S., RZ: X, při jízdě uvedenou křižovatkou řízenou světelnými signály ve směru po ulici N. o. směrem na Ostravu se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek svůj ani jiných osob a zároveň se plně nevěnoval řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, kdy přední částí jím řízeného vozidla narazil do boku vozidla M., RZ: X, s přívěsem K., RZ: X, řidiče T. K., který za účelem odbočování doleva z ulice J. na ulici N. o. vjel do křižovatky a po zastavení vozidla dokončoval odbočování. V důsledku výše uvedeného došlo ke střetu mezi vozidly, vznikla hmotná škoda na obou vozidlech a na přívěsu K., nepřesahující ani na jednom z vozidel částku 100.000,- Kč, došlo ke zranění spolujezdců ve vozidle M. I. V. a M. B., které však nedosáhlo intenzity ublížení na zdraví. Tímto jednáním měl žalobce porušit ust. § 5 odst. 1 písm. b) a § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 2.300,- Kč. Stejným rozhodnutím bylo zastaveno řízení podle § 76 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích proti žalobci ve věci přestupku dle § 22 odst. 1 písm. h) zákona o přestupcích, jehož se měl žalobce dopustit tím, že při uvedené dopravní nehodě měl ublížit na zdraví I. V. a M. B. (spolujezdcům ve voze M.). Řízení vedené proti T. K. o přestupcích dle ust. § 22 odst. 1 písm. l), h) zákona o přestupcích, jichž se měl T.K. dopustit tím, že dne 10.7.2009 v 10:49 hod. v obci Opava na křižovatce ulic J., P. a N. o. jako řidič vozidla M., RZ: X, s přívěsem K., RZ: X, při jízdě uvedenou křižovatkou v křižovatce při odbočování vlevo z ulice J. na ulici N. o. se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek svůj, ani jiných osob, jelikož po zastavení vozidla v křižovatce pokračoval v jízdě křižovatkou, v důsledku čehož došlo ke střetu mezi vozidly, čímž měl porušit ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, bylo současně rozhodnutím magistrátu podle § 76 odst. 1 písm. c) zákona o přestupcích zastaveno. Současně žalobce navrhl zrušení prvostupňového rozhodnutí.

Žalobce v žalobě namítal, že napadené rozhodnutí žalovaného se opírá o subjektivní názor správního orgánu, zmiňuje pohnutku žalobce, která jej vedla ke spáchání přestupku, ale pomíjí otázku volného hodnocení důkazů. Důkazy přitom byly shromážděny dostatečně, aby i závěr o věci odpovídal míře skutečného zavinění u jednotlivých účastníků nehody, pokud by došlo k objektivnímu právnímu posouzení. Dále zopakoval žalobce skutková zjištění a obsah rozhodnutí správních orgánů s poukazem na to, že do doby, než mu vozidlo zprava náhle a neočekávaně vjelo do jeho jízdní dráhy, měl řízení zcela pod kontrolou a jeho následná reakce byla adekvátní jeho jednání, jímž se snažil střetu zabránit. Podle žalobce, vezme-li se v úvahu rychlost jízdy (cca 10 m/s) a vzdálenosti ve spise uvedené, je zřejmé, že žalobce měl signál „Volno“ v době, kdy byl od semaforu vzdálen cca 40-50 m a od místa střetu cca 60-70 m. V době, kdy se měl dívat na policistu a neměl sledovat provoz, byl od přechodu pro chodce vzdálen 15-20 m, od místa nehody nejméně 39-49 m a situaci, která jej čekala, nemohl nijak ovlivnit. Správní orgán neměl vzít v úvahu úhel, ze kterého měl svědek K. žalobce sledovat, který končil v době, kdy řidič z tohoto úhlu vyjížděl, což mohlo být v době, kdy se nacházel s vozidlem ještě před přechodem pro chodce (cca 10 m), mohlo jít o vzdálenost, která nenاسvědčovala tomu, že vůbec mohlo k nějaké nehodě dojít. Žalobce přes odbočující vozidlo neměl přehled, co se děje z jeho pohledu vpravo, že T. K. vjíždí do jeho jízdního pruhu. Vozidlo řidiče K. žalobce zaregistroval až po projetí přechodu pro chodce, cca 10 m před místem střetu, a nemohl střetu jakýmkoliv způsobem zabránit. Poukázal na to, že je třeba přihlídnout nejen k „sekundovému času“ s ohledem na rychlost a vzdálenost, ale také zohlednit reakční dobu řidiče, čas potřebný k vyvolání brzdění a čas, jež zbýval do samotného okamžiku střetu a skutečnost, že ani po projetí přechodu pro chodce nic nenاسvědčovalo tomu, že zprava vyjede vozidlo. Žalobce uvedl, že hodnocení věci správním orgánem vytváří precedent v tom smyslu, že řidič, který se ke křižovatce přibližuje v době, kdy pro jeho směr jízdy je na semaforu signál „Volno“, je vinen vznikem dopravní nehody proto, že nedal přednost v jízdě řidiči dokončujícímu odbočování vlevo, který tak činí v době, kdy mu to změna světelné signalizace z jeho směru již neumožňuje. Žalobce dále namítl, že řidič K. již v minulosti opakovaně křižovatkou projížděl, mohl si tedy být vědom povinnosti dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v přímém směru a následně minimálního času, který mu zbývá na tzv. projetí na zelenou a dokončení odbočování. Poukázal také na to, že řidič K. uvedl, že poté, kdy zůstal v křižovatce sám a měl úmysl dokončit odbočení, neviděl zleva přijíždět žádné vozidlo, a to v době, kdy v přímém jízdním pruhu již vozidla projíždění křižovatkou ukončila. Tato okolnost mu mohla dostatečně signalizovat, že v přímém směru došlo ke změně světelného znamení. Vozidlo žalobce řidič K. spatřil těsně před střetem, přidal rychlost, popojel 3-4 metry, které v zásadě rozhodly o vzniku nehody. Žalobce také namítl, že správní orgán nepřihlédl k rozporům ve výpovědi řidiče K., z níž plyne, že „výhled neměl a výhled měl“. Správní orgán rovněž nevzal v případě žalobce v úvahu ust. § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu a v případě řidiče K. ust. § 22 odst. 3 téhož zákona, které uvádí, že řidič nesmí vjet do křižovatk, nedovoluje-li situace pokračovat v jízdě a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. Jiná specifická ustanovení, která by řidiče opravňovala v jízdě,

nejsou uvedena ani v ust. § 70 zákona o silničním provozu. Uzavřel, že řidič K. si měl být vědom krátkodobosti světelné signalizace v křižovatce, která mu byla zřejmá jak z jeho řidičské praxe, tak ze znalostí plynoucích z opakovaných průjezdů křižovatkou. Žalobce má za to, že jeho míra zavinění na vzniku dopravní nehody nebyla dostatečně prokázána, odůvodnění napadeného rozhodnutí je až absurdní, vychází z toho, že někdo „mohl něco konat“ a tím „mohl něčemu zabránit“ a nesprávně hodnotí výpověď svědka K. Uvedl, že není možné, že by někdo byl schopen sledovat silniční provoz ve všech směrech najednou, nemohl vidět vozidla projíždějící křižovatkou v příčném směru v době, kdy pro jeho směr jízdy byl na světelném zařízení signál „Volno“, neboť nelze prokázat, že v době, kdy pro něj byl přímý směr volný, někdo další tímto způsobem projížděl křižovatkou. Rovněž uvedl, že žalovaný vyjímá ust. § 4 a § 5 zákona o silničním provozu z kontextu a věc hodnotí subjektivně. Namítl také, že pokud by správní orgán chtěl dopravní nehodu objektivně vyhodnotit, měl ve věci přiznat znalce. Vzhledem k tomu, že tak správní orgán neučinil, předložil soudu dokument nazvaný znalecký posudek ze dne 28.2.2010 č. 2246-8/10 vypracovaný Ing. Ž., popř. navrhl vypracování znaleckého posudku na základě rozhodnutí soudu.

Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby s tím, že většina námitek je totožná s odvolacími námitkami žalobce, s nimiž se vypořádal již v napadeném rozhodnutí, na které odkázal. Dále k žalobní námitce, že ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu stanoví nejobecnější principy chování všech účastníků silničního provozu, které mimo jiné zavazuje k ohleduplnému a ukázněnému chování uvedl, že porušení dotčeného není podmínkou naplnění všech vyjmenovaných jednání, ale postačuje naplnění jediného. Skutková věta ve výroku rozhodnutí správního orgánu I. stupně vyjadřuje právě obecnou neohleduplnost žalobce jako řidiče motorového vozidla. Žalobce mohl a měl možnost postřehnout situaci v provozu a reagovat na ni. Žalobci je kladeno za vinu nevěnování se sledování situace v provozu na pozemních komunikacích proto, že právě v rozhodující fázi přiblížení se k hranici křižovatky nesledoval situaci v křižovatce, nýbrž policistu stojícího u přechodu pro chodce, z jehož výpovědi plyne, že daný okamžik byl časově významný, kdy navázáním očního kontaktu o dobu odpovídající průměrné reakční době došlo k přenesení pozornosti žalobce ze situace v křižovatce na policistu. Skutečnost, že žalobce mohl vidět vozidla projíždějící křižovatkou v příčném směru (z ulice P.), je prokázána zejména výpovědí svědka P. K. a řidiče T. K., kteří shodně uvedli, že T.K. se snažil dokončit odbočování ihned poté, co v protisměru projelo poslední vozidlo. Žalobcovo popírání vědomí o průjezdu vozidel v příčném směru jen podporuje závěr o nesledování situace v silničním provozu. Pořízenou fotodokumentaci, jakož i další důkazy pak hodnotil řádně a neshledal důvody pro vypracování znaleckého posudku. Listinu vyhotovenou Ing. I.Ž. pak nelze za znalecký posudek považovat, nejde o znalce z oboru dopravních nehod a navíc v něm jmenovaný nepřipustně vyslovuje právní závěry. V podrobnostech odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a uzavřel, že je triviální závěr, že budou-li řidiči vozidel pokračovat v jízdě do křižovatky, ačkoliv se v této ještě stále

budou nacházet vozidla, která předtím nemohla křižovatku opustit, dojde nutně ke kolapsu. Proto je na místě řidičů vjíždějících do křižovatky vyžadovat ohleduplnost a ukázněnost, neboť tito přes signál „Volno“ fakticky svou jízdu z objektivních důvodů nemohou uskutečnit, pokud neumožní nejdříve jiným vozidlům křižovatku opustit, což má také oporu v ust. § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu. Skutečnost, že by T. K. jednal v rozporu s pravidly silničního provozu, nebyla v řízení prokázána.

Z obsahu správního spisu krajský soud zjistil, že na základě oznámení o přestupku Policií ČR ze dne 11.8.2009 zahájil magistrát oznámením o zahájení řízení ze dne 11.9.2009 řízení o přestupku podle § 22 odst. 1 písm. h), l) zákona o přestupcích proti žalobci a o přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. h), l) zákona o přestupcích proti obviněnému T. K., jichž se obvinění měli dopustit dne 10.7.2009 v 10:49 hodin v obci Opava na křižovatce ulic J., P. a N. o., a to žalobce tím, že jako řidič vozidla F. D., RZ: X, s přívěsem S., RZ: X, při jízdě uvedenou křižovatkou řízenou světelnými signály ve směru po ulici N. o. směrem na Ostravu se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek svůj, ani jiných a zároveň se plně nevěnoval řízení vozidla a provozu na pozemní komunikaci, kdy narazil přední částí jím řízeného vozidla do boku vozidla M., RZ: X, s přívěsem K. U., RZ: X, řidiče K., který za účelem odbočení doleva z ulice J. na ulici N. o. vjel do křižovatky a po zastavení vozidla dokončoval odbočení, v důsledku čehož mělo dojít ke střetu mezi vozidly, vznikla hmotná škoda na obou vozidlech a přívěsu K. nepřesahující ani na jednom z nich částku 100.000,- Kč a při dopravní nehodě mělo být ublíženo na zdraví I. V. a M. B. T. K. pak měl daný přestupek spáchat tím, že se jako řidič vozidla M., RZ: X, s přívěsem K, RZ: X, při jízdě uvedenou křižovatkou řízenou světelnými signály ve směru po ulici N. okruh směrem na Ostravu nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek svůj, ani jiných osob, kdy při odbočování vlevo z ulice J. na ulici N. o. po zastavení vozidla vjel do uvedené křižovatky, v důsledku čehož došlo k uvedenému střetu. V řízení o přestupku žalobce ve svém podání ze dne 20.9.2009 namítl mimo jiné, že nic nenasvědčuje tomu, že vjel do křižovatky jako první po změně světelného znamení, ale naopak tomu, že do prostoru křižovatky dojížděl v době, kdy již na semaforu svítila „zelená“. Nemohl proto předvídat jakýkoliv manévr hrozící zprava, zvláště poté, kdy vzhled vpravo měl zakryt odbočujícími vozidly. Ze sdělení PATRIOT, spol. s r.o., ze dne 26.9.2009 plyne, že na předmětné křižovatce je v činnosti velmi složitá dynamika řízení, kdy dopravní algoritmy, podle nichž pracuje dopravně závislé řízení, reagují na požadavky detektorů v reálném čase. Důsledkem toho jsou desítky či stovky kombinací, které mohou na křižovatce z hlediska různých délek signálů „Volno“ nastat. Z tohoto důvodu není možné zpracovat srozumitelnou formou podobu signálního plánu, která by všechny tyto kombinace dokázala podchytit. Svědkyně I. V., spolujezdkyně řidiče K. ve své výpovědi k předmětné události uvedla, že provozu na silnici nevěnovala příliš pozornosti, seděla vzadu za spolujezdcem, vozidlo řídil řidič K. Pamatuje se, že stáli na

semaforech v odbočovacím pruhu doleva jako třetí vozidlo, rozsvítila se zelená, vjeli do křižovatky, kde před nimi jedoucí dvě vozidla odbočila. Neví však, zda tak učinila souvisle nebo se předtím zastavila. Oni zůstali stát a čekali, až projedou vozy z různých směrů. Poté se rozjeli a následovala již jen rána. Neví přesně, kde po vjezdu do křižovatky zastavili, měla pocit, že se tak stalo přibližně v polovině křižovatky, v plánu označila jejich domnělé postavení s tím, že dávali přednost vozům jedoucím z ulice P. Uvedla, že je možné, že vozidla odbočující před nimi nedala přednost protijedoucím vozidlům, v křižovatce zůstali stát sami, jiné vozidlo, které by chtělo odbočit stejně jako oni po zastavení nezaregistrovala. Neví, zda poté, kdy projela protijedoucí vozidla z ulice P., projela zleva nějaká vozidla v přímém směru. Při rozjezdu se doleva nedívala, myslí, že řidič K. před střetem brzdil, snad v okamžiku nárazu řekl něco ve smyslu „Pozor“. Rozjížděli se velmi pomalu, na první rychlostní stupeň, tak to vnímala. Svědek K. vypověděl, že pracuje jako policista Dopravního inspektorátu v Opavě a v době, kdy došlo k předmětné dopravní nehodě se vracel z obědu. Na sobě měl služební stejnokroj, tmavomodrou bundu, bílou čepici a bílý opasek. Přišel k přechodu pro chodce na křižovatce ulic N. o., J., P., při příchodu viděl, že se zrovna změnil signál pro chodce ze zeleného na červený, takže musel na místě počkat celý cyklus. Šlo o přechod přes ulici N. o. bližší ke křižovatce s ulicí T., přišel k němu z parkoviště za domem Petra Bezruče. Při čekání sledoval provoz na křižovatce, protože jde o rizikové místo při odbočení doleva z ulice J., každý cyklus dle jeho názoru hrozí nehodou, neboť pokud vozidlo jedoucí z ulice P. projede na oranžovou nebo červenou, tak vozidla odbočující z ulice J. se rozjíždějí v okamžiku, kdy vozidla na ulici N. o. již mají zelený signál pro přímý směr. Tento poznatek je mu znám z vlastní činnosti, několikrát tam byl dohlížet na provoz, především sledoval průjezd vozidel na červený signál. Po příchodu k přechodu zaregistroval, že se rozjela vozidla z ulice P., pozornost začal věnovat vozidlům vyjíždějícím z ulice J., především odbočujícím doleva. Viděl M. s přívěsným vozíkem, který dával přednost protijedoucím vozidlům z ulice P., tento byl najetý do křižovatky tak, že přední část vozu byla přibližně v úrovni prodloužení pravého okraje ulice Nádražní okruh, jiných vozidel před vozidlem M. si nevšiml. Když projelo poslední vozidlo z ulice P., tak se hned poté rozjelo vozidlo M. s přívěsem a tehdy zaregistroval pohyb vozidla v odbočovacím pruhu doprava z ulice N. okruh na ulici J., šlo o dodávku snad F. T. Podíval se na ulici N. okruh, kde viděl v přímém jízdním pruhu přijíždět další dodávku snad F. T., podíval se na řidiče vozidla, který jel v přímém jízdním pruhu dle jeho názoru rychlostí 30-40 km/hod., tento řidič se na něj v danou chvíli díval, oční kontakt trval cca 1-2 sekundy. Vozidlo poté pokračovalo stejnou rychlostí a pak následoval náraz. Na ulici N. okruh v jízdním pruhu pro přímý směr nestálo jiné vozidlo, které by se rozjíždělo do křižovatky, jako první tam vjelo až vozidlo mající účast na dopravní nehodě. Má za to, že vozidlo odbočující doprava z ulice N. okruh na ulici J. určitě mohlo bránit ve vzájemném výhledu obou vozidel, v okamžiku střetu se nacházelo přibližně v polovině oblouku křižovatky. Sám uvedenou křižovatkou projížděl, je možné v případě, že stojí jako první na odbočení doleva a rozjede se velmi zprudka, aby stihl křižovatkou projet před protijedoucími vozidly, neboť zelená z ulice J. „naskakuje“ dle jeho odhadu

o cca 0,5 sekundy dříve než z ulice P., ale stejně se musí dávat přednost chodcům na přechodu na výjezdu křižovatky. Potvrdil, že si je zcela jistý, že do uvedené křižovatky jako první jízdním pruhem přímý směr vjel až žalobce, jiná vozidla v něm nestála, poukázal na to, že v dané době to bylo způsobeno i tím, že silnice I/11 v Komárově byla uzavřena, všechna vozidla odbočovala z ulice N. okruh buď doprava, nebo doleva, přímý směr na Ostravu byl uzavřen. Semafor na ulici N. okruh nesledoval, že naskočila zelená, usoudil z toho, že se vozidlo odbočující doprava rozjelo a ke střetu došlo cca 3-4 sekundy po rozjetí vozidla odbočujícího doprava z ulice Nádražní okruh na Janskou. V době, kdy se doprava odbočující vozidlo rozjíždělo, vozidlo žalobce neviděl a ani vidět nemohl, neboť se díval na M. a zároveň by mu zřejmě ve výhledu bránilo vozidlo odbočující na ulici J. Vozidlo žalobce spatřil poprvé v okamžiku, kdy kolem něj projelo vozidlo odbočující doprava, nedokáže uvést, jak daleko vozidlo žalobce bylo. Vozidlo žalobce bylo v okamžiku, kdy zaregistroval, že se na něj žalobce dívá, vzdáleno cca 15 – 20 metrů od přechodu. V pravém odbočovacím pruhu na ulici J. zaregistroval jen jedno vozidlo, doleva odbočující vozidlo viděl jen jedno. Neví, zda před vozem řidiče K. do křižovatky vjelo i jiné vozidlo. Z ulice P. projela jen osobní vozidla, projela všechna pro přímý směr, ten se v daném cyklu vyprázdnil a bez větší prodlevy, snad 0,5 sekundy, se rozjelo vozidlo řidiče K. Žalobce odkázal na úřední záznam, který s ním byl sepsán 10.7.2009, čímž jej učinil součástí své výpovědi, v němž uvedl, že dne 10.7.2009 jel v Opavě jako řidič vozidla F. D. s přívěsným vozíkem po ulici N. okruh ze směru od Hradce nad Moravicí, přijížděl ke křižovatce ulic N. okruh x J. x P. kterou hodlal projet v přímém směru na Ostravu. Ve voze byl sám, měl rozsvícená světla, byl připoután a vozidlo i přívěsný vozík byly v dobrém technickém stavu. Sám se cítil dobře a zdrav, nebyl nijak negativně ovlivněn. Dále uvedl, že danou křižovatku dobře zná a ví, že je řízena světelnými signály. V době, kdy k ní přijížděl, byl hustý až přesycený provoz. Pro zamýšlený směr jízdy se zařadil do pruhu pro přímý směr, a protože při příjezdu ke světelnému signalizačnímu zařízení byl na něm signál „Volno“ pokračoval v jízdě. V jízdním pruhu napravo (odbočovací pruh na ulici Janskou) svítil rovněž signál „Volno“, nacházela se v něm vozidla, která odbočovala doprava. V době, kdy již byl s vozidlem a přívěsem za světelným signalizačním zařízením mu zprava naprosto neočekávaně do jeho jízdni dráhy vyjelo vozidlo s přívěsným vozíkem. V okamžiku, kdy jej zaregistroval, v pohybu instinktivně prudce sešlápl brzdový pedál, ale střetu již nešlo zabránit. Toto vozidlo bylo ve výhledu zastíněno dodávkou, která ve shodnou dobu projížděla křižovatkou ve směru odbočení na ulici Janskou. Před magistrátem dne 14.10.2009 k tomu doplnil, že před ním bylo v jeho jízdním pruhu volno, když byl cca 50 metrů od křižovatky, zaregistroval, že za křižovatkou cca 10 metrů v jeho jízdním pruhu jsou vozidla, která pokračují po ulici Nádražní okruh. Podíval se na semafor, zelená svítila pro přímý směr a pro odbočením doprava. V pravém pruhu bylo několik vozidel, tato byla v pohybu, jel rychlostí okolo 40 km/hod. a když byl v křižovatce, neviděl doprava přes odbočující vozidla (má za to, že tam byly nejméně dvě dodávky), poté mu náhle a nečekaně zprava vyjelo vozidlo a došlo ke střetu. Střetu se bezúspěšně snažil zabránit brzděním. Při příjezdu ke křižovatce neviděl pohyb vozidel křižovatkou napříč jeho směrem jízdy, cca 50 metrů před křižovatkou periferně zahlédl uniformu

policisty. V řízení byl vyslechnut také svědek P., který uvedl, že se nacházel na ulici P. na chodníku, přibližně 10 metrů od přechodu pro chodce. Viděl, že se na ulici Praskova rozsvítil zelený signál a vozidla odbočovala z ulice P. doprava a také jela rovně, přičemž byl značně hustý provoz, ulice P. byla „ucpaná“. Zaregistroval změnu signálu na ulici P. na červenou, poté se rozjela z ulice N. okruh vozidla odbočující k nádraží a zastavila, asi z důvodu chodce na přechodu, viděl jet v přímém směru světlou dodávku, slyšel brzdění a náraz. U ústního jednání dne 5.11.2009 řidič K. uvedl, že přijel ke křižovatce, kde stála dvě osobní vozidla pro odbočení doleva. Po rozsvícení zeleného signálu se všichni rozjeli, první i druhé vozidlo zastavilo a postupně obě vozidla před ním odbočila. On zůstal také stát, protože proti němu jelo více vozidel, jimž dával přednost v jízdě. Při průjezdu posledního vozidla registroval i pohyb nákladního vozidla, které odbočovalo z jeho pohledu vlevo na ulici, z níž vyjížděl. Žádné vozidlo v přímém jízdním pruhu z jeho pohledu zleva neviděl. Poté se rozjel a následoval náraz. Těsně před střetem zaregistroval přibližující vozidlo, ale to již nebyl schopen nic udělat. Snažil se zrychlit, ale již to nebylo možné. Neví přesně, kde v křižovatce při dávání přednosti v jízdě zastavil, dle jeho odhadu byl celou délkou vozidla i přívěsu za přechodem. Poté, co vozidla před ním opustila křižovátku, usuzoval na to, že může odbočit z toho, že si byl vědom toho, že pokud vjede do křižovatky, musí ji opustit, couvat již nebylo možné a domnívá se, že povinností ostatních řidičů je umožnit takovému vozidlu opuštění křižovatky. Pokud jde o vzdálenost, kterou popojel, než měl výhled doleva, uvedl, že postupně popojížděl po odbočení dvou vozidel před ním. Na výhled nenajížděl, neboť výhled měl. Ve chvíli rozjezdu viděl do jízdního pruhu pro přímý směr, výhled však měl částečně omezen odbočujícím vozidlem a žádné vozidlo přijíždějící zleva v přímém pruhu neviděl. Má za to, že vozidlo odbočující doprava z ulice J. se rozjelo zřejmě na zelený signál, není však schopen uvést, zda zelený signál naskočil i pro přímý směr, protože na semafor neviděl. Danou křižovatkou několikrát projížděl, ale nikdy neprováděl stejné odbočení jako v den nehody. Do křižovatky vjížděl v době, kdy se domníval, že jí bude moci projet, takové křižovatky mají většinou signál pro opuštění křižovatky, ale ten v uvedeném místě nebyl. Naprosto jist, že může bezpečně projet křižovatkou, si nemůže být nikdy. Ujel vzdálenost od místa rozjezdu do místa nárazu, což mohly být 3 až 4 metry. Svědkyně V., spolujezdkyně řidiče K. dále uvedla, že seděla vzadu za spolujezdcem, vozidlo řídil T. K. Pamatuje se, že stáli na semaforech v odbočovacím pruhu doleva jako třetí vozidlo. Vjeli do křižovatky na zelený signál, kdy vozidla před ním odbočila. Zůstali stát, protože přijížděla vozidla, rozjeli se a pak už následoval náraz.

Správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí dovodil, že z výpovědi svědka K., podle níž tento svědek zaregistroval přímý oční kontakt se žalobcem po dobu 1-2 sekundy, přičemž tento oční kontakt proběhl právě v době po rozjezdu vozidla M. řidiče K., bylo prokázáno, že se žalobce plně nevěnoval provozu na pozemní komunikaci, což bylo v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody, protože se daný skutek odehrál právě v okamžiku, kdy vozidlo řidiče K. najíždělo do jízdního koridoru vozu žalobce. Čas, odpovídající jedné sekundě, je v provozu na pozemních komunikacích a především při nehodovém ději velmi podstatný, jde

o dobu odpovídající přibližné reakční době řidiče nebo např. době brzdění vozidla z rychlosti cca 50 km/hod. Nevěnování se provozu na pozemních komunikacích pak bylo jedním z faktorů, které přispěly ke vzniku uvedené dopravní nehody. Magistrát dále dospěl k závěru, že žalobce se zároveň nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek svůj ani jiných osob, jelikož při příjezdu ke křižovatce mohl sledovat vozidla křížící jeho směr jízdy, především vozidla jedoucí z ulice P. na ulici J., přičemž následně začalo najíždět vozidlo M. do jízdního koridoru vozidla F., když se správní orgán I. stupně při tomto závěru opřel zejména o výpověď svědka K. a vyjádření řidiče K. Pokud žalobce mohl vidět vozidla křížující jeho jízdní koridor, ač měl pro jeho směr zelený signál, měl a mohl předvídat, že buď je v křižovatce nestandardní situace způsobená vysokou hustotou provozu, nebo že např. došlo k chybě signalizačního zařízení, a měl vjíždět daleko opatrněji do křižovatky s ohledem na to, že do jeho jízdního koridoru může vjet vozidlo, které nestihlo křižovatkou projet, nebo že došlo k závadě, která by mohla způsobit kolizi signálů „Volno“. Správní orgán I. stupně se rovněž vypořádal s námitkami žalobce tak, že skutečnost, že vozidlo M. zanechalo smykovou stopu, lze spíše než skutečnosti, že řidič K. vjížděl ve spěchu do křižovatky, přiřadit rotačnímu pohybu vozidla po střetu v důsledku nárazu. Skutečnost, že brzdná stopa vozidla F. je krátká, neprokazuje, že vozidlo M. bylo překážkou náhlou a neočekávanou, nýbrž prokazuje jen skutečnost, že vozidlo F. se nepohybovalo příliš velkou rychlostí. Magistrát konstatoval, že délka brzdné stopy koresponduje s vyjádřením svědka K., který odhadl rychlost vozidla F. na 30-40 km/hod. a žalobce na 40 km/hod. Pozice brzdné stopy vozidla F., která začíná až prakticky v místě smykových stop vozidla M. vypovídá o tom, že vozidlo žalobce začalo intenzivně brzdit právě v okamžiku střetu nebo krátce před střetem. Od této vzdálenosti je třeba odečíst dobu přibližně 1 sekundy, což je střední doba reakce řidiče. Za tuto dobu pak vozidlo žalobce ujelo při rychlosti 40 km/hod. vzdálenost cca 11 metrů a nacházelo se tedy přibližně na začátku přechodu pro chodce. Tento závěr odpovídá svědecké výpovědi svědka K., který uvedl, že zaregistroval přímý pohled řidiče S. v době, kdy byl cca 15-20 metrů od přechodu pro chodce, kde pak začal žalobce reagovat na vozidlo M. Z těchto závěrů lze jednoznačně dovodit, že nevěnování se provozu na pozemních komunikacích ze strany žalobce bylo v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody a zároveň, že vozidlo M. bylo náhlou překážkou pro žalobce především proto, že žalobce nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích. Magistrát dále vyjádřil souhlas s tvrzením žalobce, že střetu nebylo možné zabránit, ani když se snažil strhnout řízení vozidla doprava, nicméně toto nemění nic na jeho závěru, že žalobce se měl věnovat provozu na pozemních komunikacích a bylo po něm možné požadovat větší míru předvídavosti při vjezdu do křižovatky. K námitce žalobce, že řidič K. vjížděl do křižovatky jako třetí, že tudíž musel stát přední částí vozidla těsně za semaforem, magistrát uvedl, že běžná délka osobního vozidla je 4 metry, vzdálenost od signalizačního zařízení do přibližně středu křižovatky je však cca 24 metrů, do tohoto prostoru se tak mohlo vejít vozidlo řidiče K. a další dvě vozidla. K tvrzení žalobce, že vozidlo řidiče K. vjíždělo již do kolony jedoucích vozidel ve směru po ulici Nádražní okruh, uvedl, že výpověď svědka K. byl prokázán opak, tj. že vozidlo žalobce bylo první, které jelo

v uvedeném směru, a vyjádřil nesouhlas s námitkou žalobce, že se nemusel při vjezdu do křižovatky vůbec zamýšlet nad tím, zda vjede do křižovatky jiné vozidlo, neboť při takové jízdě platí ust. § 4 písm. a) a § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu, která příkazují řidiči chovat se ohleduplně a ukázněně a také nevjíždět do křižovatky, pokud mu situace v křižovatce nebo za křižovatkou nedovolovala pokračovat v jízdě. K návrhu žalobce neprovedl výslech svědka D., protože by tímto důkazem mělo být zjištěno, zda současně s vozidlem žalobce vjíždělo do křižovatky i další vozidlo odbočující doleva na ulici P., což je však pro posouzení průběhu dopravní nehody a zavinění přestupku nepodstatné a současně byl zjištěn skutkový děj, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Správní orgán I. stupně uzavřel, že výpověďmi svědků K., V. a rovněž vyjádřením řidiče K. bylo prokázáno, že tento vjel do křižovatky v době, kdy na vjezdu do křižovatky z ulice J. svítil signál „Volno“, přičemž zastavil v uvedené křižovatce za účelem dání přednosti v jízdě protijedoucím vozidlům. Po projetí posledního protijedoucího vozidla z ulice P se řidič K. rozjel, aby dokončil průjezd křižovatkou, přičemž došlo ke střetu s vozidlem žalobce. V tomto jednání řidiče K. pak nelze spatřovat protiprávní jednání, neboť řidiči je sice obecně zakázáno vjíždět do křižovatky, pokud by musel v křižovatce zastavit vozidlo, to však neplatí mimo jiné i pro zastavení vozidla z důvodu plnění povinnosti dle § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu, což je právě povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům při odbočování vlevo. Řidič K. vjel do křižovatky a z objektivního důvodu nebyl schopen průjezd křižovatkou dokončit, přičemž se jej snažil dokončit ihned, jakmile mu to situace dovolovala a je nepochybné, že v době rozjezdu vozidla M. se vozidlo F. nacházelo v takové vzdálenosti od místa střetu, že by při včasné a obvyklé reakci řidiče nepředstavovalo vozidlo F. náhlou a nebezpečnou překážku, proto také řízení o přestupku vedené proti řidiči K. zastavil.

Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, v němž uplatnil v zásadě tytéž námitky jako v nyní podané žalobě. O odvolání žalobce rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím a neshledal je důvodné, ztotožnil se s rozhodnutím správního orgánu I. stupně, neboť hlavně fotodokumentace, plánek, výpověď svědka K., ale rovněž výpovědi samotných účastníků dopravní nehody prokazují skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Žalovaný konstatoval, že křižovatka, na níž k nehodě došlo, je čtyřramennou, ne příliš složitou, ale prostorově rozsáhlou, z každé strany několikaproudovou, kdy ani její ramena nejsou vůči sobě pod stejným úhlem. V době, kdy k nehodě došlo, byl na křižovatce a v její bezprostřední blízkosti silný provoz, zvláště na ulicích J. a P. Po vjetí do křižovatky z ulice Janská z odbočovacího pruhu doleva na světelný signál „Volno“, musí vozidlo, které hodlá odbočit vlevo do ulice N. okruh, dát přednost protijedoucím vozidlům. Poté, co takové vozidlo do křižovatky vjede, nemá již jeho řidič vizuální kontakt s žádným signalizačním zařízením, ze kterého by mohl vyvodit, že se během jeho výskytu v křižovatce změnily světelné signály pro průjezd křižovatkou včetně toho jeho, a že musí rychle křižovátku opustit. V křižovatce není nikterak označeno místo (vodorovnou dopravní značkou), kde by měl při dávání přednosti v jízdě protijedoucím vozidlům řidič zastavit. Je tedy na zvážení samotného řidiče s ohledem

na poměry v křižovatce, kde vozidlo zastaví. S ohledem na znění ust. § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu ani žalovaný nespátřuje v jednání řidiče K. protiprávní jednání, neboť tento vjel do křižovatky za podmínek, které mu zákon dovoluje a po splnění povinnosti dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům, chtěl bez zbytečných průtahů dokončit odbočení a křižovatku opustit. Vzhledem k tomu, že měl částečně odbočující dodávkou zakryt výhled na celou délku pruhu pro přímý směr z ulice N. okruh z jeho pohledu zleva, rozjel se v momentu, kdy žádné vozidlo z tohoto směru neviděl, přičemž chtěl opustit křižovatku a tím dokončit odbočení vlevo. Před rozjetím M. z jeho levé strany v pruhu pro přímý směr na ulici N. okruh nestálo před světelným signalizačním zařízením žádné vozidlo, které by čekalo na změnu signálu. Prvním vozidlem zleva v přímém směru z ulice N. okruh, které by projelo křižovatkou, by bylo vozidlo žalobce. Z výpovědi svědka K. plyne, že v době, kdy se rozhodl řidič K. dokončit odbočení, se vozidlo žalobce teprve blížilo ke křižovatce a v době, kdy se M. rozjel, F. byl ještě minimálně cca 20 m před světelným signalizačním zařízením pro jeho směr (před přechodem pro chodce, u kterého stál svědek K.). Řidič K. musel křižovatku opustit a neměl důvod odbočení nedokončit. Když bylo po rozjetí vozidlo T. K. cca svou celou délkou v úrovni prodlouženého pruhu pro přímý směr z ulice N. okruh, došlo ke střetu obou vozidel. Žalobce se pak v době, kdy vozidlo T. K. stálo v křižovatce, ke křižovatce teprve přibližoval a provoz byl značně hustý. Žalovaný dovodil, že svítil-li z pohledu přijíždějícího žalobce signál s kombinovanou směrovou šipkou se zeleným světlem „Volno“ pro přímý směr a odbočení vpravo, dávalo mu toto znamení možnost pokračovat v jízdě ve směru šipek. Možnost pokračovat v jízdě však žalobce nezbavovala povinnosti dbát opatrnosti a bez jakýchkoliv ohledů vjet do křižovatky s cílem projet ji v přímém směru. S poukazem na provedenou fotodokumentaci konstatoval, že kdyby žalobce sledoval situaci v křižovatce, mohl jednak postřehnout příčně projíždějící vozidla, jimž řidič K. dával přednost, a rovněž včas zaregistrovat v křižovatce vozidlo řidiče K., které dokončovalo odbočení vlevo. S poukazem na fotodokumentaci vyjádřil žalovaný úvahu, že kdyby žalobce sledoval situaci v křižovatce, mohl jednak postřehnout příčně projíždějící vozidla, kterým řidič K. dával přednost a také včas zaregistrovat v křižovatce vozidlo M. T.K., které dokončovalo odbočení vlevo. Na fotodokumentaci je zachyceno nákladní vozidlo s přívěsem, kdy obě vozidla jsou naložena dřevem. Přívěs se nachází v místech, kde se mohla nacházet dodávka odbočující vpravo na ulici J. a za kterou, ale v jízdním pruhu pro přímý směr a s delším odstupem přijíždělo vozidlo žalobce. Tahač přívěsu (jeho zadní část) je zase v místech, kde mohlo být vozidlo T. K. (minimálně svou přední částí), a kde jej mohl žalobce upozorovat ještě před světelným signalizačním zařízením ve svém směru a včas reagovat. K tomu dále žalovaný uvedl, že s ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že jízdu žalobce lze považovat vůči ostatním účastníkům silničního provozu za neohleduplnou, neboť ji nepřizpůsobil momentální situaci v provozu, který navíc nesledoval dostatečně a zcela se spoléhal na to, že signál se znamením „Volno“ mu zaručuje bezpečné projetí křižovatkou. Řidič K. se již v křižovatce nenacházel, musel ji opustit, na rozdíl od žalobce, který jí teprve hodlal projet a vjel do ní, přestože neměl přehled o situaci v pravé části křižovatky. Žalovaný se rovněž vypořádal s odvolacími námitkami žalobce.

Součástí správního spisu dále jsou a byly správním orgánem I. stupně provedeny k důkazu, výpisy z evidenční karty řidiče žalobce i T. K., situační plán předmětné křižovatky, protokol o nehodě v silničním provozu včetně fotodokumentace a plánu dopravní nehody, z nichž rovněž soud vycházel.

Krajský soud s ohledem na znění žalobních námitek v první řadě uvádí, že správní orgány shledaly zavinění žalobce výlučně na tom, že si nepočínal při vjezdu do křižovatky dostatečně opatrně a ohleduplně, plně se nevěnoval řízení vozidla přičemž však nelze od následku, kterým byla dopravní nehoda, při posouzení, zda žalobce daný přestupek spáchal, odhlédnout.

Žalobní námitky jsou však jinak relevantní, neboť žalobce namítá, že do doby, než mu vozidlo řidiče K. zprava náhle a nečekaně vjelo do jeho jízdní dráhy, měl řízení vozidla zcela pod kontrolou a jeho následná reakce byla adekvátní jednání, jímž se snažil střetu zabránit. S ohledem na specifika daného skutkového děje je třeba hodnotit veškeré okolnosti dané věci, včetně chování řidiče K., který dokončoval odbočování, ve směru jízdy žalobce doprava odbočující blíže neztotožněné dodávky, chování účastníků před i při vjezdu do křižovatky, neboť tyto okolnosti rovněž charakterizují vzniklou dopravní situaci, bez jejíhož posouzení nelze hodnotit, zda žalobce, popř. i řidič K., neporušil předmětné povinnosti řidiče, zejména, zda při prováděných jízdních úkonech (vjezdu do křižovatky) neporušili ust. § 4, § 5 zákona o silničním provozu, zejména plně se věnovat řízení vozidla, zachovávat potřebnou opatrnost a ohleduplnost.

V této souvislosti nelze také při hodnocení chování jednotlivých účastníků silničního provozu odhlédnout ani od tzv. principu omezené důvěry, podle něhož nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky.

Pro podezření ze spáchání přestupků bylo zprvu vedeno řízení nejen vůči žalobci, ale i T. K., kteří ve svých výpovědích s ohledem na své postavení obviněných mohli mít tendenci uvádět skutečnosti svědčící v jejich prospěch, jejich výpovědi i hodnocení skutkového děje se tedy v některých rysech liší. V zásadě jedinou podstatnou a věrohodnou výpověď, popisující přímo sledovaný skutkový děj, je výpověď svědka K., o jehož věrohodnosti není třeba pochybovat, vzniklé situaci z přirozených, jím vysvětlených příčin, věnoval jako policista pozornost, přesto ani jeho výpověď nebylo možné jednoznačně objasnit např. otázku, kolik vozidel se na místě v křižovatce před vjezdem žalobce do ní a následným střetem pohybovalo apod.

Krajský soud se shoduje s východisky správních orgánů, které se jinak pečlivě věcí zabývaly, že po vjetí do křižovatky z ulice Jánská z odbočovacího pruhu doleva na světelný signál „Volno“, musí vozidlo, jež hodlá odbočit vlevo do ulice N. okruh, dát přednost protijedoucím vozidlům. Poté, co takové vozidlo do křižovatky vjede, nemá již vizuální kontakt s žádným signalizačním zařízením, ze kterého by mohl vyvodit, že se během jeho výskytu na křižovatce změnily světelné signály pro

průjezd křižovatkou včetně toho jeho, že musí rychle křižovátku opustit. V křižovatce není nikterak označeno místo (vodorovnou značkou), kde by měl při dávání přednosti v jízdě protijedoucím vozidlům řidič zastavit a je na zvážení samotného řidiče s ohledem na poměry v křižovatce, kde vozidlo zastaví. Tyto skutkové závěry správních orgánů obou stupňů jsou v souladu nejen s důkazy provedenými před správními orgány, ale také soudu, který na místě samém provedl místní šetření, provedenou fotodokumentací, problematičnost křižovatky i místa, kde má takto odbočující řidič zastavit jsou pak zcela zjevné s leteckého snímku křižovatky vyhotoveného na www.mapy.cz, který byl rovněž soudem k důkazu proveden, stejně jako fotodokumentace pořízená při místním šetření soudu.

Na základě výše uvedeného lze dojít k následujícímu závěru o vývoji skutkového děje. Žalobce přijíždějící ke křižovatce od ulice Nádražní okruh jel rychlostí nepřevyšující nejvyšší povolenou rychlost, před křižovatkou zaregistroval svědka K., na něhož se podíval, přičemž svědek K. byl v uniformě dopravního policisty a stál u přechodu pro chodce, při této jízdě žalobce směrem ke křižovatce současně ve směru jízdy žalobce doprava odbočovala dodávka blíže nezjištěné značky, rozměrů a blíže nezjištěného způsobu odbočování. Současně v tutéž chvíli (jde řádově o jednotlivé sekundy) stál za přechodem z ulice J. řidič T. K. s vozem M. s přívěsným vozíkem, který již byl za semaforem, nacházejícími se u přechodu na ulici J., neboť nestihl za dvěma před ním jedoucimi vozy odbočit doleva. Ve chvíli, kdy žalobce přijížděl ke křižovatce, rozhodl se T. K. odbočovací manévr dokončit, vyjel, aniž by se žalobce s řidičem K. navzájem viděli, a následně, prakticky bezprostředně, jak plyne z výpovědi žalobce a zejména samotného řidiče K. i jeho spolujezdkyně V., došlo ke střetu obou vozidel.

Žalobci je třeba přisvědčit v tom, že výpověď řidiče K. je rozporná, neboť tento na jedné straně uvedl, že se vozem zůstal stát v křižovatce na výhledu, rozjel se neboť nic neviděl (po jeho levé straně byla odbočující blíže nezjištěná dodávka) a prakticky okamžitě po jeho rozjezdu došlo ke střetu obou vozidel, přičemž se řidič K. ještě snažil svůj vůz zrychlit, jak plyne z jeho výpovědi (výpověď jeho spolujezdkyně, že se zřejmě snažil brzdit, vyhodnotil soud v tomto směru jako nepřesnou, T. K. nepochybně věděl lépe, jak na nastalou situaci zareagoval). Z výpovědi řidiče K. však plyne také to, že přibližující vůz žalobce vůbec neviděl (ať již proto, že mohl být i z jeho pohledu zastíněn odbočující dodávkou nebo proto, že ve skutečnosti nestál na místě, z něhož měl přehled o dění na křižovatce). Je také logické, že neviděl-li T. K. vůz žalobce, jen stěží mohl vidět vůz řidiče K. sám žalobce, což je podpořeno výpovědí svědka K., který připustil, že z pohledu žalobce mohl být vůz řidiče K. zastíněn odbočující dodávkou.

Tím je vyvrácena, byť do jisté míry logická, úvaha žalovaného v jeho odůvodnění vycházející z fotodokumentace o možnosti žalobce vidět vozidlo M. T. K., a to i s přihlédnutím k tomu, že vychází ze statického postavení nákladního vozidla s přívěsem a především pak k tomu, že z objektivních důvodů nelze přesně rekonstruovat průběh a způsob jízdy ve směru jízdy žalobce

doprava odbočující dodávky, která zjevně zastínila výhled oběma účastníkům dopravní nehody (např. zda jak si případně do zatáčky „najela“), jaké byla výšky, délky apod., což se nepodařilo zjistit ani z výpovědí žalobce a T. K., ani z výpovědi svědka K.. Je přitom obecně známo, že tyto dodávky jsou různých typů, rozměrů včetně délky a výšky, proto provádění jakýchkoliv dalších důkazů by bylo nadbytečné, rozpory by neodstranilo a mohlo by i ze strany soudu či správních orgánů vést k jen spekulativním závěrům.

Podle ustanovení § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu nesmí řidič vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit v křižovatce. To neplatí, pokud řidič zastavuje vozidlo v křižovatce za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h) nebo při odbočení vlevo podle § 21 odst. 5 (tj. je-li důvodem zastavení vozidla je plnění povinností umožnit chodci nerušené a bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce nebo povinnost dát přednost v jízdě při odbočování vlevo protijedoucím vozidlům a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen).

Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Podle § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu je řidič kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,

Současně je nutno zdůraznit, že hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat a jim přizpůsobit svou jízdu tak, aby se choval ohleduplně a ukázněně a neohrožoval život, zdraví a majetek svůj a jiných osob, nelze vymezovat v hypotetické rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (tj. určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, povětrnostními podmínkami apod.). Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění [§ 4 písm. a), § 5 písm. b) zákona o přestupcích] to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z ustanovení pravidel silničního provozu, zde existuje i subjektivní vymezení, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je řidič schopen vynaložit v konkrétním případě. Přitom o zavinění z nedbalosti může jít jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem o přestupcích jsou dány současně.

S ohledem na citované zákonné ustanovení § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu lze souhlasit se žalovaným, že řidič K. vjel do křižovatky za podmínek zákonem dovolených a nelze mu bez dalšího vytýkat, že po splnění povinnosti dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům, chtěl bez zbytečných průtahů odbočení dokončit. Z téhož ustanovení lze dovodit také povinnost žalobce za splnění dalších podmínek umožnit řidiči K., který se nacházel v křižovatce, dokončit jím zahájené odbočení, nedovolovala-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen v křižovatce zastavit.

Pro naplnění skutkové podstaty přestupku je pak určení zavinění jakožto obligatorního znaku jeho subjektivní stránky nezbytné. S odkazem na rozsudky Nejvyššího správního soudu vyjádřené v jeho rozsudcích ze dne 2.8.2006, č.j. 3 As 24/2005-73, a ze dne 28.8.2008, č.j. 5 As 32/2008-51, je možné uvést, že zavinění žalobce je nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Je třeba také zohlednit skutečnost, že povinnost přednosti (resp. právo na dokončení odbočení v křižovatce) není právem absolutním za každých okolností a ten, kdo porušil výrazným způsobem pravidla provozu na pozemních komunikacích, se principu omezené důvěry, které představuje výjimku z uvedené zásady přednosti, nemůže dovolávat.

Dle názoru soudu je proto také nutné se z hlediska posouzení zavinění žalobce zabývat se otázkou, zda se rovněž T. K. skutečně choval ohleduplně a ukázněně v souladu s ust. § 4a a § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu a v zásadě, zda splnil tytéž povinnosti, jejichž porušení je vytýkáno žalobci.

Řidič T. K. po jeho vjetí do křižovatky za přechod na ulici J. vjel za dvěma vozy po znamení na semaforu „Volno“, kdy před ním jedoucí vozy odbočily, ale na křižovatce musel zůstat stát a dát přednost protijedoucím vozům, přičemž po jejich projetí sice nevěděl, zda pro něj stále platí signál „Volno“, což sám připustil a s ohledem na objektivní okolnosti toto vědět ani nemohl (stál za semaforem), ale mohl důvodně předpokládat, že tomu tak již není s ohledem na to, že signál „Volno“ platí jen pro určitou dobu a zejména s ohledem na časový odstup, který si nepochybně vyžádalo odbočení před ním jedoucích vozidel a dání přednosti vozidlům protijedoucím. Tyto závěry soudu jsou přitom zřejmé prakticky již jen z výpovědi samotného řidiče K., jeho vysvětlení vzniku dané situace. Řidič K. tedy dle názoru soudu objektivně mohl a měl důvodně předpokládat, že mohlo dojít ke změně v signálech semaforů na křižovatce, sám již v křižovatce stál, v hustém provozu a i dokončení odbočení, na něž jinak měl vůči ostatním řidičům (tedy i žalobci) právo, měl věnovat zvýšenou pozornost. Zejména měl uvážit, zda odbočení lze skutečně bezpečně dokončit, zda má především on sám dostatečný rozhled a zda jej i ostatní řidiči (včetně žalobce), kteří jsou povinni mu dokončení odbočení umožnit, jej vůbec mohou vidět, neboť od nich nelze spravedlivě požadovat, aby umožnili odbočení někomu, kdo není viděn, je „schován“. Přesto řidič K. začíná dokončovat odbočovací manévr, aniž by se dostatečně přesvědčil o situaci na dané

křižovatce, z jeho výpovědi plyne, že údajně měl mít na jízdni pruh, v němž jel žalobce výhled, přesto však žalobce neviděl, což zcela jeho výpověď znevěrohodňuje, ostatně sám přiznává, že mu ve výhledu do určité míry bránila odbočující dodávka. Z této výpovědi řidiče K. a následného vzniku dopravní nehody nelze než dovodit, že to byl právě řidič K., který si nepočínal dostatečně opatrně, rozhodl se odbočovací manévr přesto, že sám neměl přehled o dění na křižovatce, zejména o vozidlech přijíždějících ve směru jízdy žalobce, ač mohl s ohledem na zkušenosti běžného řidiče předpokládat, že mimo jiné právě z tohoto směru již může být signál „Volno“.

Jakkoliv tedy lze z ust. § 22 odst. 3 zákona o silničním provozu dovodit povinnost žalobce umožnit T. K. opustit křižovatku, nelze odhlédnout od skutečnosti, že bylo prokázáno, že v době, kdy vozidlo řidiče K. v křižovatce stálo, z pohledu přijíždějícího žalobce nebylo vidět a nestálo ani na výhledu, neboť ani T. K. vozidlo žalobce neviděl, a je zjevné, že vozidla obou účastníků nehody byla navzájem zastíněna ve směru žalobce projíždějící a doprava odbočující dodávkou.

Žalovaný při svém závěru o žalobcově porušení povinností stanovených § 4 písm. a), § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu a v důsledku toho neumožnění žalobcem dokončení odbočení vozidla M. řízeného T. K. v podstatě dovodil absolutní přednost řidiče K. na dokončení odbočení, která však z ust. § 22 odst. 3 ani jiného ustanovení zákona o silničním provozu neplyne a nezabývá T. K. povinnosti si při tomto manévru počínat v souladu s ust. § 4 písm. a), § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, a to zejména za okolností shora popsanych.

Jestliže si tedy T. K. jako účastník silničního provozu sám počínal v rozporu s výše citovanými ustanoveními § 4 písm. a) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu a vyvolal tak nebezpečnou situaci, bylo z hlediska případného nedbalostního zavinění žalobce nutné vyhodnotit, zda žalobce mohl takové chování dalšího účastníka silničního provozu předpokládat a počítat s ním. Z důkazů, jež byly ve věci provedeny, v žádném směru nevyplývá, že by žalobce mohl objektivně v době před střetem z jakékoliv skutečnosti, zejména s ohledem na vzájemné zastínění vozidel obou účastníků dopravní nehody odbočující dodávkou, zjistit, že se v křižovatce nachází vozidlo M. T.K., který primárně porušil ust. § 4 písm. a), § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu tím, že bez dostatečného výhledu, kdy si mohl a měl být vědom toho, že pro něj již signál „Volno“ již platit nemusí (i s přihlédnutím k tomu, že z jeho levé strany začala odbočovat dodávka, která mu minimálně částečně zastínila výhled na jízdni pruh žalobce), s vozidlem, v němž bylo více osob a za nímž byl navíc přívěsný vozík, náhle v hustém provozu pokračoval v jízdě křižovatkou za účelem dokončení odbočení, čímž vytvořil kritickou situaci a toto jeho jednání bylo podstatnou a hlavní příčinou střetu obou vozidel.

Za této situace proto nelze dle názoru soudu žalobci, jež jel rychlostí nepřevyšující maximální povolenou rychlost po hlavní ulici na světelný signál „Volno“,

který přes doprava odbočující dodávku vozidlo T. K. nemohl vidět, vyčítat porušení ust. § 4 písm. a) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu a tím spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích (nyní podle § 125c odst. 1 písm. k zákona o silničním provozu v nyní účinném znění).

Soud nemůže bez dalšího přisvědčit ani závěru žalovaného, že žalobce neměl objektivní důvod k pohledu na svědka Kostku, a to z toho důvodu, že tento svědek byl oblečen v uniformě dopravního policisty, stál u přechodu pro chodce a žalobce nepochybně nemohl vědět, že svědek se pouze vrací z obědu. Naopak za situace, kdy v hustém provozu stojí na křižovatce dopravní policista, je logické, že mu řidiči určitou pozornost věnují, již proto, zda nečiní nějaký služební úkon, např. neřídí dopravu z důvodu nepřehledné situace na křižovatce. Ostatně řidiči jsou povinni sledovat situaci v dopravním provozu, a to včetně chování ostatních účastníků silničního provozu (pokud je vůbec mohou vidět), kterými jsou také chodci. Lze tedy rovněž dospět k závěru, že skutečnost, že žalobce zaregistroval i svědka K., svědčí naopak o tom, že žalobce se plně věnoval řízení vozidla a dopravní situaci sledoval.

V případě žalobce tedy nebylo prokázáno, že by nezachoval míru povinné opatrnosti, tj. že se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví a majetek svůj ani jiných osob a zároveň se plně nevěnoval řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích a v důsledku toho došlo k dané dopravní nehodě. Pokud jde o individuální opatrnost, která byla subjektivně vymezena možností (či nemožností) předvídat vznik shora popsané nebezpečné situace, je třeba vycházet z toho, že žalobce na daném místě a za daných podmínek nemohl počítat s nebezpečným počínáním řidiče T. K., o jehož pohybu v křižovatce v době vjezdu do křižovatky a bezprostředně předcházející dopravní nehodě nevěděl a ani vědět nemohl. Důvod k reakci žalobce na vozidlo T. K. proto vyvstal teprve v okamžiku, kdy mu T. K. náhle vjel do jeho jízdního pruhu. Za daného stavu byl pak střet neodvratitelný.

Z důvodů, jež byly podrobně popsány výše pak vyplývá, že žalobce nelze činit odpovědným za zavinění předmětného přestupku, a to ani ve formě tzv. nevědomé nedbalosti podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona o přestupcích.

Závěrem krajský soud považuje jen pro úplnost za vhodné zdůraznit, že na vzniku dopravní nehody se dle popisu dopravní situace žalobcem, svědkem K. i řidičem K. i provedené fotodokumentace nepochybně do značné míry objektivně podílelo i řešení dané křižovatky, na níž dle výpovědi svědka K., obdobné kritické okamžiky zdaleka nejsou výjimkou.

Pro úplnost zbývá uvést, že soud pro nadbytečnost pro rozhodnutí ve věci neustanovoval znalce k vypracování znaleckého posudku, neboť ve věci bylo možné rozhodnout již na základě důkazů shora a soud k důkazu neprováděl tzv. znalecký posudek Ing. Ž., tento nemá žádnou vypovídací hodnotu, neboť se lze zcela ztotožnit zejména se závěrem žalovaného, že znalec v něm zcela nepřípustně mimo obor své znalecké činnosti vyslovuje právní závěry.

Z výše uvedených důvodů proto krajský soud podle § 78 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“), napadené rozhodnutí žalovaného pro nezákonnost zrušil za současného zrušení rozhodnutí správního orgánu I. stupně, na které lze důvody nezákonnosti rovněž vztáhnout (§ 78 odst. 3 s.ř.s.) a zároveň podle § 78 odst. 4 s.ř.s. vyslovil, že věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení, v němž je vázán právním názorem soudu vysloveným v tomto zrušujícím rozsudku (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).

O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s.ř.s., kdy procesně úspěšnému žalobci vzniklo vůči žalovanému právo na náhradu důvodně v řízení vynaložených nákladů. Tyto náklady žalobce představuje zaplacený soudní poplatek ve výši 2.000,- Kč, odměna advokáta v celkové výši 4.200,- Kč (2 úkony právní služby po 2.100,- Kč podle § 9 odst. 3 písm. f) ve spojení s § 7 vyhl. č. 177/1996 Sb., ve znění pozdějších předpisů -1. příprava a převzetí věci, 2. účast u jednání soudu), paušální náhrada hotových výdajů advokáta ve výši 300,- Kč za úkon právní služby (§ 13 odst. 3 cit. vyhl. č. 177/1996 Sb., ve znění pozdějších předpisů) při celkem dvou úkonech právní služby, které advokát žalobci poskytl (tj. ve výši celkem 600,- Kč), náhrady za ztrátu času cestou k jednání krajského soudu z Opavy do Ostravy a zpět za 4 půlhodiny po 100,- Kč podle § 14 vyhl. č. 177/1996 Sb. a DPH v částce 1.040,- Kč. Vzhledem k odlišné úpravě s.ř.s. a zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, ve znění pozdějších změn a doplnění (dále jen o.s.ř.), týkající se nabytí právní moci rozhodnutí (srov. § 54 odst. 5 s.ř.s., § 159, § 160 odst. 1 o.s.ř.), uložil soud žalovanému povinnost zaplatit náhradu nákladů řízení ve lhůtě 30 dnů od právní moci rozsudku. Podle § 149 odst. 1 o.s.ř. ve spojení s § 64 s.ř.s. zavázal soud žalovaného zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení k rukám advokáta, který jej v řízení zastupoval.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **je možno** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů po doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

Nesplní-li povinný dobrovolně, co mu ukládá toto vykonatelné rozhodnutí, může oprávněný podat návrh na soudní výkon rozhodnutí.

V Ostravě 11.7.2012

Mgr. Ondřej Mrákota
samosoudce