



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Karla Šimky a soudkyň JUDr. Miluše Doškové a Mgr. Evy Šonkové v právní věci žalobkyně: **J. M.**, zastoupena Mgr. Jakubem Krčem, advokátem se sídlem Jiráskova 457, Frýdek-Místek, proti žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**, se sídlem 28. října 117, Ostrava, ve věci žaloby proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 9. 2015, č. j. MSK 114187/2015, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 9. 2. 2016, č. j. 19 A 57/2015 – 37,

t a k t o :

I. Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 9. 2. 2016, č. j. 19 A 57/2015 – 37, rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 11. 9. 2015, č. j. MSK 114187/2015, a rozhodnutí Magistrátu města Frýdku-Místku ze dne 4. 6. 2015, č. j. MMFM 69777/2015, **se zrušují** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.

II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci k rukám advokáta Mgr. Jakuba Krče náklady řízení o žalobě ve výši 13 200 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

III. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci k rukám advokáta Mgr. Jakuba Krče náklady řízení o kasační stížnosti ve výši 8400 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

O d ů v o d n ě n í :

I. Rozhodnutí krajského soudu

[1] Rozsudkem ze dne 9. 2. 2016, č. j. 19 A 57/2015 – 37, zamítl Krajský soud v Ostravě (dále jen „krajský soud“) žalobu, kterou se žalobkyně domáhala zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 9. 2015, č. j. MSK 114187/2015, kterým bylo změněno rozhodnutí Magistrátu města Frýdku-Místku (dále jen „správního orgán prvního stupně“) ze dne 4. 6. 2015, č. j. MMFM 69777/2015, jímž byla žalobkyně uznána a vinnou ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. h) a k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemích komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Žalovaný výrok správního orgánu prvního stupně změnil tak, že z výroku byl vypuštěn § 125c odst. 1 písm. k) a ve zbytku bylo rozhodnutí potvrzeno.

[2] V odůvodnění napadaného rozsudku krajský soud uvedl, že ze správních spisů zjistil následující skutečnosti. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně byla žalobkyně uznána vinnou z přestupků dle § 125c odst. 1 písm. h) a § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, kterých se měla dopustit tím, že dne 26. 7. 2014 v 10:05 hod. při odbočování vlevo vozidlem Renault, RZ: X, z ulice Krmelínská na ulici Gruntovní v Brušperku ohrozila řidičku motocyklu Honda, RZ: X, jedoucí za ní, která v dané době její vozidlo předjížděla, přičemž došlo ke střetu těchto vozidel. Při dopravní nehodě došlo k ublížení na zdraví řidičky motocyklu. Tímto jednáním měla žalobkyně porušit § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Žalobkyni byla uložena pokuta ve výši 25 000 Kč, zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12ti měsíců a povinnost uhradit náklady spojené s projednáním přestupku ve výši 1000 Kč.

[3] Podkladem pro rozhodnutí správních orgánů byl protokol o nehodě v silničním provozu, plánec z místa nehody, fotodokumentace, výslech svědků a znalecký posudek, z nichž plyne, že dne 26. 7. 2014 žalobkyně při odbočování vlevo ohrozila řidičku motocyklu jedoucí za ní, která po předjetí motocyklu Suzuki i před ním jedoucího vozidla Suzuki Swift začala předjíždět také vozidlo řízené žalobkyní, kdy došlo ke střetu přední části motocyklu Honda s levým bokem vozidla žalobkyně. K dopravní nehodě došlo za denní doby, jasného slunečného počasí s dobrou viditelností. Znalecký posudek obsahoval analýzu nehodového děje a z jeho závěru plyne, že k dopravní nehodě došlo na rovném úseku vozovky. Jako první jelo vozidlo žalobkyně, za ním vozidlo Suzuki Swift a za tímto vozidlem jely dva motocykly. Vozidlo žalobkyně přijíždělo ke křižovatce s místní komunikací, která ústí z levé strany na silnici hlavní. Žalobkyně měla v úmyslu provést odbočení doleva. Svou jízdu zpomalovala a dle výpovědi řidiče Suzuki Swift zapnula levý ukazatel změny směru jízdy. Řidička motocyklu Honda jela v pořadí jako čtvrtá a v okamžiku, kdy vozidla před ní začala zpomalovat, se rozhodla vozidla před sebou předjet. Zahájila předjížděcí manévr, vjela do levého protisměrného jízdního pruhu a prováděla předjíždění vozidel zvyšováním své rychlosti. V levém jízdním pruhu se nacházela minimálně cca 5 sekund před střetem. V době cca 2 sekundy před střetem se řidička motocyklu Honda nacházela vedle vozidla Suzuki Swift a jela rychlostí 48 km/h. V téže době jela žalobkyně rychlostí cca 34 km/h. Žalobkyně zahájila odbočení doleva v době 1 sekundy před střetem. Řidička motocyklu Honda se stačila mírně vyhnout na levou stranu, ale k zabránění nehody měla pouze dobu 1 až 1,5 sekundy. V tak krátkém čase tedy neměla technické předpoklady k tomu, aby nehodě zabránila.

pokračování

[4] Podkladem pro rozhodnutí byl i protokol o hlavním líčení, které se konalo u Okresního soudu ve Frýdku-Místku, kde byl skutek žalobkyně nejprve projednáván jako trestný čin, avšak posléze okresní soud dospěl k závěru, že se o trestný čin nejedná. Z hlavního líčení byla podstatná výpověď žalobkyně, která uvedla, že když se rozhodla odbočit, dala včas znamení o změně směru jízdy, začala se řadit do středu vozovky a dávala přednost dvěma vozidlům jedoucím v protisměru. Ve zpětném zrcátku sledovala vozidlo jedoucí za ní, které jelo přibližně ve středu jízdního pruhu. Pomalu dojížděla do křižovatky. Řidičku motocyklu vůbec nezaregistrovala. Předpokládala, že všichni za ní vědí, že hodlá odbočit. Žalobkyně dále uvedla, že registrovala nějaká vozidla jedoucí za ní, ale hlídala si hlavně vozidlo jedoucí bezprostředně za ní.

[5] Správní orgán prvního stupně vyhodnotil důkazy a učinil závěr, že žalobkyně výše uvedené přestupky spáchala. Žalovaný v odvolání vyšel ze stejných skutkových závěrů, přičemž dále zdůraznil, že pro řidiče odbočujícího vozidla platí, že před zamýšleným úkonem musí zjistit situaci v protisměru před sebou a splnit tak povinnost dle § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu. Je však také povinen se řádně přesvědčit o situaci za sebou. Pokud je již předjíždějící vozidlo najeté na předjíždění, musí řidič odbočujícího vozidla strpět předjetí. Dále žalovaný odkázal na § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, kdy odbočující řidič, který kromě povinnosti učinit znamení o změně směru jízdy, nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Dle znaleckého posudku byla řidička motocyklu Honda v levém jízdním pruhu minimálně cca 5 sekund před střetem. Za této situace, pokud by se žalobkyně řádně přesvědčila o situaci za sebou, musela by motocykl v levém jízdním pruhu zákonitě vidět. Žalovaný dále konstatoval, že argument žalobkyně, že znamení o změně směru jízdy měla zapnuté asi 30 vteřin před samotným odbočením, ji nezbavuje povinnosti přesvědčit se o situaci za vozidlem, neohrozit ostatní řidiče a dbát zvýšené opatrnosti. Žalovaný proto částečně změnil výrok správního orgánu prvního stupně, avšak přisvědčil tomu, že žalobkyně daný přestupek spáchala.

[6] Krajský soud při svém rozhodování neprovedl žalobkyní navržené důkazy, neboť skutkový stav v dané věci byl provedeným dokazováním zjištěn v rozsahu prokazujícím závěr o spáchání přestupku ve smyslu § 3 správního řádu. Krajský soud v odůvodnění rozhodnutí opět zopakoval, že žalobkyně měla při odbočování určité povinnosti. Jednak měla dávat znamení o změně směru jízdy, dále nesměla ohrozit ostatní řidiče a měla dbát zvýšené opatrnosti. Z provedeného dokazování krajský soud dovodil, že první povinnost splnila, neboť dala včas znamení o změně směru jízdy. Poté začala snižovat rychlost, což bylo součástí plnění povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Nicméně z provedeného dokazování bylo prokázáno, že žalobkyně zahájila samotný odbočovací manévř v době, kdy již byla předjížděna řidičkou motocyklu. Krajský soud proto souhlasil se závěry správních orgánů, že pokud by se žalobkyně řádně přesvědčila o situaci za sebou, musela by motocykl v levém jízdním pruhu zákonitě vidět. Z provedeného dokazování a zejména ze znaleckého posudku plyne, že žalobkyně při splnění všech svých povinností vyplývajících z § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu byla jediná, kdo mohl možnému střetu v danou chvíli zabránit. Krajský soud dále v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 - 89, uvedl, že s ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně řádně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to, že domněle splnila všechny iniciační povinnosti před zahájením

samotného manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Krajský soud v této souvislosti vyhodnotil, že i kdyby řidička motocyklu Honda začala žalobkyni předjíždět již v době, kdy ta dávala znamení o změně směru jízdy vlevo, pak tato protiprávnost chování řidičky motocyklu nemohla zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobkyně a tím ji vyvinít. Krajský soud proto uzavřel, že žalobkyně, přestože měla zapnutý ukazatel změny směru jízdy, ohrozila řidičku motocyklu jedoucí za ní, neboť zahájila odbočování v době, kdy již byla motocyklem předjížděna; vjela mu tak do jízdní dráhy, kde došlo ke střetu. Krajský soud tudíž předmětnou žalobu zamítl, přičemž konstatoval, že správní orgány náležitě zjistily skutkový stav a svá rozhodnutí dostatečně odůvodnily.

II. Kasační stížnost žalobkyně a vyjádření žalovaného

[7] Žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) v kasační stížnosti podané v zákonné lhůtě uplatnila důvod podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

[8] Stěžovatelka namítá, že krajský soud nesprávně zhodnotil naplnění skutkové podstaty přestupku. Dle jejího názoru nebyla splněna objektivní stránka přestupku, neboť jednání stěžovatelky, kdy v dostatečném předstihu dala znamení o změně směru jízdy, snížila svou rychlost a čekala na projetí protijedoucích vozidel, nelze považovat za ohrožení ve smyslu § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Dále namítá, že nebyla splněna ani subjektivní stránka přestupku, neboť krajský soud dospěl k závěru, že odbočovací manévr je zahájen pouze technickým odbočením a nikoliv již dáním znamení o změně směru jízdy.

[9] Krajský soud se dále nezabýval námitkou stěžovatelky, dle které, s odkazem na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č. j. 75 Ca 3/2009 - 82, již není řidič, který se přesvědčí, že mu nic nebrání odbočení provést, povinen sledovat provoz za sebou, neboť je v legitimním očekávání, že díky svému odbočovacímu manévru, který byl řádně v předstihu signalizován, už nemůže být nikým předjížděn.

[10] Stěžovatelka dále napadá tvrzenou dobu cca 5 sekund, po kterou mohla řidičku motocyklu v levém jízdním pruhu vidět. Dle jejího názoru dala znamení o změně směru jízdy v dostatečném předstihu a řidička motocyklu ho měla v dostatečném předstihu spatřit a ukončit svůj předjížděcí manévr. Proto je právě řidička motocyklu vinna ze spáchání přestupku. Stěžovatelka dále odkázala na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 - 51, dle kterého nelze spravedlivě požadovat, aby účastník silničního provozu bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel provozu jinými účastníky. Touto námitkou se krajský soud dle jejího názoru také nezabýval.

[11] Na závěr stěžovatelka uvádí několik námitek týkající se toho, že nebyla nalezena brzdná dráha řidičky motocyklu; nebyla podle ní zohledněna skutečnost, že se od roku 1978 nedopustila žádného přestupku; nebyly řešeny opravy korektorem ve spise a svědecká výpověď jednoho svědka obsahuje nesrovnalost.

pokračování

[12] Stěžovatelka proto navrhuje, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil a vrátil věc krajskému soudu k dalšímu řízení, dále žádá náhradu nákladů řízení.

[13] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že zcela odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí a na svá vyjádření v řízení před krajským soudem.

III. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

[14] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., vázán rozsahem a důvody, které uplatnila stěžovatelka v podané kasační stížnosti, a přitom neshledal vady uvedené v odstavci 4, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti.

[15] Podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že „*při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*“

[16] Z dikce citovaného ustanovení je zřejmé, že se po řidiči požaduje současné splnění několika povinností. Řidič je povinen před samotným odbočením dát znamení o změně směru jízdy (povinnost první), současně při samotném manévru odbočování musí dbát zvýšené opatrnosti (povinnost druhá) a počínat si tak, aby neohrozil za ním jedoucí řidiče (povinnost třetí).

[17] Předně je třeba konstatovat, že v projednávaném případě není potřebné a ani vhodné od sebe odlišovat povinnost neohrozit jiné řidiče a povinnost dbát zvýšené opatrnosti, neboť jde o povinnosti, které jsou skutkově provázané a bezprostředně spolu souvisí. Ze skutkového stavu tak, jak byl zjištěn ve správním řízení, je zřejmé, že stěžovatelka dala znamení o změně směru jízdy vlevo včasným zapnutím ukazatele a současně snižovala rychlost. Je tedy zjevné, že splnila první povinnost, kterou zákon při provádění odbočovacího manévru ukládá, neboť dala včasné znamení o změně směru jízdy. Současné snížení rychlosti je pak třeba chápat jako jeden z úkonů, jež souvisí s plněním povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Tyto úkony však samy o sobě nemohou postačovat pro to, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích při odbočování. S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností stěžovatelky patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to, že domněle splnila všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit (shodně též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 - 89). Jinak řečeno, v okamžiku, kdy stěžovatelka dala znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalila, nemohla se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo ji například nezačne předjíždět zleva. V tomto ohledu je bez významu to, že řidička motocyklu započala stěžovatelku předjíždět již v době, kdy stěžovatelka dávala znamení o změně směru jízdy vlevo, takže řidička motocyklu mohla

započít předjížděcí manévr již protiprávně. Případná protiprávnost jednání řidičky motocyklu však zásadně (výjimkou by byla např. extrémně, excesivně rychlá jízda předjíždějícího motocyklu) nemůže být omluvou pro nedostatek rozumné obezřetnosti v jednání stěžovatelky, a tím stěžovatelku vyvinut.

[18] V posuzovaném případě měla stěžovatelka mimo jiné povinnost přesvědčit se, že není v daný okamžik předjížděna. Nejvyšší správní soud v této souvislosti uvádí, že manévr odbočení vlevo na křižovatce je složitým úkolem, který klade na odbočujícího řidiče zvýšené nároky. Kromě znamení o změně směru jízdy musí řidič dbát zvýšené opatrnosti a nesmí ohrozit ostatní řidiče. Tato povinnost v sobě zahrnuje několik úkonů. Předně se řidič musí přesvědčit o protijedoucích vozidlech, aby se vyvaroval případné čelní srážky. Dále má řidič přiměřeně upravit svou rychlost, aby mohl bezpečně odbočit, jak učinila i stěžovatelka, což v sobě zahrnuje nutnost kontroly vozidel bezprostředně jedoucích za odbočujícím řidičem. Poslední povinností je povinnost kontroly levého jízdního pruhu, aby se řidič ujistil, že není nikým předjížděn. K provedení těchto povinností je objektivně vyžadován určitý minimální čas. Správní orgány i soudy tak musí v konkrétních případech posuzovat, zdali ke splnění všech těchto úkonů má řidič z objektivních důvodů dostatek času.

[19] Před faktickým odbočením je totiž řidič povinen kontrolovat nejen vozidla jedoucí za ním, ale zejména vozidla protijedoucí. Tyto činnosti by měl zvládat v zásadě simultánně. Ve skutečnosti to ovšem znamená, že řidič musí v krátkých časových intervalech očima „přeskakovat“ ze sledování protisměru ke kontrole toho, co se děje za vozidlem (typicky pohledem do zpětného zrcátka). Je zjevné, že takové „přeskakování“ znamená, že po určitou dobu, řekněme zpravidla jedné či dvou sekund, se řidič soustředí na protisměr a nesleduje provoz za sebou, zatímco v další jedné či dvou sekundách dělá pravý opak – kontroluje situaci za vozidlem, avšak nemůže se plně soustředit na provoz v protisměru. Navíc obecně vzato lidská zkušenost ukazuje, že kritické nebezpečí při odbočování vlevo hrozí častěji od protijedoucího vozidla než od vozidla za vozidlem odbočujícím. Je tomu jednak kvůli obvykle vysoké rychlosti, kterou by se odbočující vozidlo mohlo s vozidlem jedoucím v protisměru střetnout, a tedy vyšší pravděpodobnosti vážných následků takového střetu, jednak proto, že obvykle (i když jistě nikoli vždy) si řidiči jedoucí za odbočujícím vozidlem všimnou toho, že vozidlo hodlá odbočit, a nezačnou je předjíždět (případně, jde-li např. o vozidla s právem přednostní jízdy, zvukovým či světelným signálem na svou přítomnost a na předjížděcí manévr upozorní); všimnou si to pak zvláště tehdy, jestliže vozidlo, jež hodlá odbočit vlevo, před započítím odbočovacího manévru plynule zpomaluje za současného dání znamení o změně směru jízdy. Jinak řečeno, jakkoli řidič musí při odbočování vlevo takříkajíc „očekávat nebezpečí“ nejen z protisměru, ale i z prostoru za svým vozidlem, je logické, že přece jen o něco více pozornosti věnuje situaci v protisměru. Při hodnocení, zda řidič odbočující vlevo zaviněně přehlédl vozidlo v prostoru za ním, které započalo předjížděcí manévr, tedy je nutno brát v úvahu jednak obvyklý způsob sledování situace v protisměru a za vozidlem odbočujícím řidičem (ono výše zmíněné „přeskakování“ pozornosti, a tedy nevěnování pozornosti jednomu z uvedených směrů vždy po určitou krátkou dobu, typicky zhruba jedné či dvou sekund), jednak to, že pozornost daného řidiče je více soustředěna na protisměr než na situaci za vozidlem.

pokračování

[20] Pokud tedy za odbočujícím vozidlem zahájí jiné vozidlo předjížděcí manévry, lze dovodit, že při tak složitém úkonu, jakým je odbočování vlevo, nelze po odbočujícím řidiči spravedlivě požadovat, aby stačil zareagovat, pokud by měl před odbočením neúměrně krátký časový okamžik, ve kterém by sice měl teoretickou možnost předjížděcí vozidlo upozorovat, avšak v praxi by to mohl být zrovna ten časový úsek, v němž sleduje situaci v protisměru. Správní orgány i soudy jsou proto povinny pečlivě zkoumat a objasnit, po jak dlouhou dobu měl odbočující řidič možnost předjížděcí vozidlo spatřit, a na tomto podkladě rozhodnout, zdali se jednalo o dostatečně dlouhý čas, po který mohl řidič adekvátním způsobem zareagovat.

[21] V daném případě znalecký posudek uvádí, že řidička motocyklu se v levém jízdním pruhu nacházela cca 5 sekund. Oproti ostatním částem znaleckého posudku, které zejména podrobně rozebírají situaci v době posledních dvou sekund před střetem motocyklu a vozidla stěžovatelky, však není dostatečně patrné, jak znalec k tomuto číslu dospěl. Uvádí se v něm pouze, že řidička motocyklu předjížděla před střetem dvě vozidla a jeden motocykl, z čehož se dovozuje, že v levém jízdním pruhu se nacházela minimálně zhruba 5 sekund před střetem. Tento údaj je přitom stěžejní při posouzení toho, zda měla stěžovatelka objektivně dostatek času na to, aby mohla předjížděcí vozidlo upozorovat.

[22] Skutková zjištění jsou proto v tuto chvíli nedostatečná pro to, aby bylo možno učinit si s dostatečnou jistotou úsudek, že stěžovatelka jednala zaviněně. Kasační stížnost je proto v této části s ohledem na § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. důvodná.

[23] K tomu, aby bylo možno nade všechnu rozumnou pochybnost konstatovat, že stěžovatelka zaviněně přehlédla předjížděcí motocykl, je třeba, aby byl rozhodný skutkový děj za použití zásady *in dubio pro reo* analyzován z následujících hledisek: V první řadě je třeba, aby znalec podrobně vyložil, jak se navzájem jednotlivá vozidla pohybovala v jednotlivých okamžicích celého skutkového děje, tj. například aby v podkladu podobném srovnávacímu grafu, který jako příloha č. 1a znaleckého posudku byl zpracován pro poslední dvě sekundy před střetem vozidel, zobrazil celý skutkový děj od započetí předjížděcího manévru motocyklistkou. Z podkladu by mělo být rovněž patrné a v jednotlivostech detailně vyloženo, jaké byly v prvních sekundách předjížděcího manévru (avšak též v sekundách následujících) rozhledové poměry stěžovatelky směrem vzad a jak se postupem času měnily. Zejména je třeba najisto postavit, zda a případně v jaké míře a po jakou dobu předjížděcího manévru (např. po dobu předjíždění druhého z motocyklů) mohl být motocykl, s nímž se stěžovatelka srazila, případně v zákrytu za vozidlem Suzuki Swift takovým způsobem, že jej stěžovatelka i při vynaložení patřičné pozornosti mohla přehlédnout.

[24] Při analýze pohybu vozidel by měla být zvážena i varianta, že se vozidla zejména v počátečních fázích rozhodného skutkového děje mohla pohybovat i rychleji, než jak vypovídali aktéři nehody. Na tak rovné a široké komunikaci, na jaké se nehoda v obci Brušperk stala, bývá nejvyšší povolená rychlost v obci, tj. 50 km/h, nezřídka o něco překračována, přičemž je naopak logické, že aktéři nehody by si takového překročení buď subjektivně nebyli vědomi a zpětně si je nepřipouštěli, nebo, i kdyby si vědomi byli, stěžovali by sami sebe obviňovali z takového překročení předpisů. Na místě je rovněž zvážení povahy předjížděcího motocyklu Honda CB PC 32 s kubaturou 500 ccm jako vcelku

silného, a přitom lehkého stroje schopného značného okamžitého zrychlení. Na předjížděcí manévru tedy mohlo být možná potřeba méně času než znalcem uváděných 5 sekund. Dále by bylo rovněž na místě uvážit, zda a v jaké míře motocyklistka mohla v posledních sekundách před nárazem poté, co si uvědomila akutní nebezpečí střetu s vozidlem stěžovatelky, rychlost svého motocyklu brzděním snížit a zda vskutku pravděpodobně brzdila. Jinak řečeno, možný skutkový děj by měl být modelován tak, aby byla patrná „nejrychlejší“ technicky proveditelná a následkům nehody (deformacím na vozidlech) a dalším jejím známým okolnostem odpovídající varianta předjížděcího manévru. Nejvyšší správní soud však podotýká, že není na něm, aby znalce konkrétně úkoloval ohledně toho, jaké dílčí otázky je třeba dále řešit. Úvahy na tomto místě činěné mají být toliko inspirací k tomu, aby si znalec učinil úsudek o všech rozumně představitelných modalitách průběhu skutkového děje a aby uvážil, jak jsou pravděpodobné a co by ta či ona modalita průběhu skutkového děje znamenala pro stěžovatelku.

[25] Na základě takového modelování variant skutkového děje pak bude na správním orgánu, aby vzal za rozhodnou tu z nich, která odpovídá dostupným faktům, a přitom je pro stěžovatelku nejpriznivější. Na základě toho by pak bylo třeba zvážit, zda po stěžovateli v rozhodném časovém úseku, kdy předjíždějící motocykl mohla vidět, bylo spravedlivé požadovat, aby si jej při vynaložení patřičné pozornosti, včetně zohlednění, že musela současně sledovat i protijedoucí provoz, všimla a aby poté, co si takto mohla a měla všimnout, měla i dostatek času a prostoru (i s přihlédnutím k tomu, že za ní jela další vozidla) na adekvátní reakci (přerušení odbočovacího manévru a vyčkání, až motocyklistka dokončí předjíždění, případně nouzový postup jako např. přerušování odbočování ostrým zabrzděním či razantní úhybný manévr). Jen za těchto podmínek lze u stěžovatelky shledat, že se dopustila přestupku kladeného jí za vinu.

[26] V dalších ohledech však kasační stížnost důvodná není.

[27] Odkaz stěžovatelky na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 6. 2011, č. j. 75 Ca 3/2009 - 82, pak není pro Nejvyšší správní soud závazný, neboť ten při posouzení věci vychází ze své dosavadní judikatury. Ve vztahu k odbočujícímu řidiči Krajský soud v Ústí nad Labem uvedl, že pokud se řidička *„těsně před započítím odbočovacího manévru vlevo ujistila, že jí nic nebrání odbočení provést, tak již při odbočovacím manévru neměla povinnost nadále sledovat provoz za sebou, neboť byla v legitimním očekávání, že díky svému odbočovacímu manévru, který byl řádně a s dostatečným předstihem signalizován, a to 200 m před blížící se křižovatkou, již nemůže být nikým předjížděna.“* Tento závěr Krajského soudu v Ústí nad Labem byl již judikaturou Nejvyššího správního soudu překonán (viz citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 - 89).

[28] Nelze přisvědčit ani odkazu stěžovatelky na rozsudek Nejvyššího správního soudu, který se obecně zabýval tzv. principem 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“*, nicméně také uvedl, že *„ten kdo porušil výrazným způsobem pravidla provozu na pozemních komunikacích, se principu omezené důvěry nemůže dovolávat“* (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze

pokračování

dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 – 51). Uvedené závěry neodporují tomu, co zde již bylo uvedeno. Princip omezené důvěry lze obecně v dopravních situacích uplatnit, nicméně v posuzovaném případě jde o specifický případ, kdy je přímo zákonem stanovena povinnost odbočujícího řidiče neohrozit za ním jedoucí řidiče a dbát zvýšené opatrnosti, z níž je dovozována povinnost odbočujícího řidiče řádně se přesvědčit před faktickým odbočením, zdali není někým předjížděn. Na řidiče jsou proto kladeny zvýšené nároky v otázce obezřetnosti a tato povinnost nemůže být stěžovatelkou namítaným rozhodnutím vyvrácena.

[29] U kasační námitky týkající se nenalezené brzdné dráhy není odůvodněno, v čem stěžovatelka spatřuje podstatu problému. Krajský soud se k této otázce na základě zjištěného skutkového stavu vyjádřil tak, že řidička motocyklu měla k zabránění nehody pouhou 1 až 1,5 sekundy, což je dle znaleckého posudku z technického hlediska nedostatečný čas. Krajský soud se tedy uvedenou námitkou dostatečně zabýval.

[30] Zbylé stížní námitky pak nejsou dostatečně odůvodněny, resp. z nich není patrné, v čem stěžovatelka spatřuje pochybení správních orgánů či krajského soudu a čeho se domáhá.

IV. Závěr a náklady řízení

[31] Nejvyšší správní soud tak v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. kasační stížností napadený rozsudek krajského soudu zrušil (§ 110 odst. 4 s. ř. s.). Současně podle § 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s. zrušil i rozhodnutí správních orgánů obou stupňů, neboť ve věci bude třeba zásadním způsobem doplnit zjištění ohledně skutkového stavu, jak bylo výše vyloženo. Věc proto byla vrácena žalovanému k dalšímu řízení, v němž jsou správní orgány vázány právním názorem Nejvyššího správního soudu vysloveným v tomto rozsudku (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).

[32] Ve věci rozhodl soud v souladu s ust. § 109 odst. 2 s. ř. s., podle něhož rozhoduje Nejvyšší správní soud o kasační stížnosti zpravidla bez jednání, když neshledal důvody pro jeho nařízení.

[33] O nákladech řízení před krajským soudem i o nákladech řízení o kasační stížnosti rozhodl Nejvyšší správní soud podle § 110 odst. 3 věty první i věty druhé s. ř. s. ve spojení s § 60 odst. 1 a § 120 s. ř. s. tak, že procesně v obou řízeních úspěšné stěžovatelce přiznal právo na jejich náhradu vůči žalovanému, který byl v obou řízeních procesně neúspěšný.

[34] V řízení o žalobě vznikly stěžovatelce náklady řízení zaplacením soudního poplatku ve výši 3000 Kč a odměny jejího zástupce. Odměna zástupce činí za tři úkony právní služby (převzetí věci – 3100 Kč, podání žaloby – 3100 Kč a účast na jednání 2. 2. 2016 – 3100 Kč) celkem částku 9300 Kč (§ 1 odst. 1, § 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. a), d), vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“). Náhrada hotových výdajů činí 3 x 300 Kč (§ 13 odst. 3 vyhlášky), tj. 900 Kč. Celkem tedy odměna a náhrada hotových výdajů činí za řízení o žalobě částku 10 200 Kč (9300 Kč plus 900 Kč).

Na náhradě nákladů řízení před krajským soudem tedy stěžovatelce přísluší celkem 13 200 Kč.

[35] V řízení o kasační stížnosti vznikly stěžovatelce náklady řízení zaplacením soudního poplatku ve výši 5000 Kč a odměny jejího zástupce. Odměna zástupce činí za jeden úkon právní služby (podání kasační stížnosti) celkem částku 3100 Kč [§ 1 odst. 1, § 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. d) vyhlášky] a náhrada hotových výdajů činí 300 Kč (§ 13 odst. 3 vyhlášky). Na náhradě nákladů řízení o kasační stížnosti tedy stěžovatelce přísluší celkem 8400 Kč.

[36] V obou případech Nejvyšší správní soud uložil žalovanému zaplatit částky na náhradě nákladů řízení stěžovatelce k rukám jejího advokáta, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 14. července 2016

JUDr. Karel Šimka
předseda senátu