



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Jaroslavou Křivánkovou ve věci

žalobce: H. E., narozený X,
bytem X,
zastoupen advokátkou JUDr. Bc. Kristýnou Bernáthovou,
sídlem Wolkerova 2007, 358 01 Kraslice,

proti

žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního
hospodářství, sídlem Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň,

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 11. 2020, č. j. PK-DSH/10783/20,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Výrokem A) rozhodnutí Městského úřadu Klatovy, Odbor dopravy – dopravní úřad, ze dne 9. 9. 2020, č. j. OD/20790/20/Sej byl žalobce uznán vinným z přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen **silniční zákon**), kterého se dopustil nedbalostním porušením § 21 odst. 1 téhož zákona tím, že dne 28. 12. 2019 kolem 17:40 hodin po silnici č. II/191, ve směru od Janovic nad Úhlavou na Klatovy řídil motorové vozidlo tovární značky Dacia Duster, SPZ X, a v km 53,271 při odbočování s tímto vlevo na pozemní komunikaci vedoucí do obce Novákovice,

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

nedbal zvýšené opatrnosti (tím, že se bezprostředně před vybočením vlevo nepřesvědčil o situaci za sebou), v důsledku čehož v levé polovině vozovky, ve směru jeho jízdy, došlo ke střetu s motorovým vozidlem tov. značky Citroen Xsara, SPZ X, řízeným V. T., který jej v době jeho odbočování již předjížděl. Po střetu vozidel vozidlo Citroen Xsara vyjelo vlevo mimo vozovku do silničního příkopu. Vzhledem ke vzniku hmotné škody na uvedených vozidlech, která byla způsobena v přímé souvislosti s provozem automobilu Dacia Duster, který byl v pohybu, tak způsobil dopravní nehodu (dále jen **předmětný přestupek**). Za předmětný přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč současně s povinností nahradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč.

2. Proti výše uvedenému rozhodnutí se žalobce odvolal, přičemž argumentoval zejména nesprávně zjištěným skutkovým stavem, z něhož bylo vycházeno; současně nesouhlasil s výkladem dané právní normy, již měl porušit, a také vyjádřil nesouhlas s vypracovaným znaleckým posudkem. Žalovaný nicméně neshledal žádný z žalobcem tvrzených nedostatků důvodným a napadeným rozhodnutím odvolání žalobce ve výroku I. dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítl a výrok A) rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil.
3. V **žalobě** odmítal žalobce porušení jakékoliv povinnosti z jeho strany, které by vedlo k dopravní nehodě. Zejména žalobce poukázal na to, že zapnul v dostatečném předstihu odbočovací světla, přibrzdňoval, řadil se ke středové čáře a opakovaně kontroloval v zrcátkách dopravní situaci za ním. To vše měla potvrdit následně i svědkyně ve své výpovědi. Ve vztahu k uvedenému dále žalobce poukázal na výpovědi druhého účastníka nehody ze dne 28. 12. 2019 a 15. 7. 2020, jehož výpovědi vykazovaly rozpory a účelovost (ohledně toho, kdy poprvé spatřil vozidlo žalobce. Dále žalobce namítal, že nehodový děj se stal jinak, než jak jej zpracoval a následně vyhodnotil znalec. Dle žalobce se udál nehodový děj tak, že zapnul ukazatel změny směru jízdy a začal přibrzdňovat a řadit se do středu vozovky, zprava ho podjelo blíže nezjištěné vozidlo, a v tu chvíli do žalobce naboural druhý účastník nehody. Naproti tomu měl znalec pracovat s verzí, kdy nejprve došlo k nárazu a až poté k onomu podjetí zprava blíže nezjištěným vozidlem. K tomuto ději však dle žalobce dojít nemohlo, neboť pokud bylo vozidlo jím řízené po nárazu odhozeno zpět do pravého jízdního pruhu, nemělo by blíže nezjištěné vozidlo prostor k tomu, aby žalobce podjelo zprava, naopak by řidič nezjištěného vozidla musel reagovat na překážku v jízdě v podobě odmrštěného vozidla Dacia Duster. Znalecký posudek také nerefletoval výpověď svědkyně. Návrh žalobce na doplnění či revizi znaleckého posudku z důvodu jeho neúplnosti a nesprávnosti žalovaný odmítl. Žalovaný v tomto směru uvedl, že skutečnost, kde se nacházelo blíže nezjištěné vozidlo v době střetu, neměla žádný vliv na nehodový děj, tedy ani na závěry znaleckého posudku. S tímto žalobce nesouhlasil, neboť byl přesvědčen, že tato skutečnost měla mít zásadní vliv na reakci druhého účastníka nehody, jelikož tento měl reagovat na situaci před sebou. Pokud druhý účastník nehody neviděl, že žalobce odbočuje vlevo, musel však zpozorovat brzdící vozidlo nacházející se mezi nimi, které podjíždělo žalobce zprava; nikdo jej tedy v tomto okamžiku nesměl předjíždět. Rovněž žalobce poukázal na absenci vysvětlení toho, z čeho vychází analýza znalce stran tvrzení o blíže nezjištěném vozidle podjíždějícím žalobce zprava, které mělo opustit místo střetu dopravní nehody v době, kdy k ní došlo. V souvislosti s tím žalobce poukázal na skutečnost, že není možné vyloučit, že toto auto se v době střetu nacházelo nejméně zčásti vpravo vedle vozidla žalobce, a tedy i v případě včasné reakce žalobce by ten neměl kam uhnout směrem vpravo. Dále žalobce napadal tvrzení týkající se 2,5 vteřinového momentu, kdy mohl vidět vozidlo druhého účastníka nehody v levém pruhu.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

V tomto směru považoval žalobce 2,5 vteřiny jako nedostatečné k adekvátní reakci, neboť reakční čas řidiče se pohybuje kolem 2 vteřin za běžné situace, která v momentě dopravní nehody nebyla (předjíždění zprava zleva, odbočování vlevo, noční hodina, tma). Dále žalobce argumentoval tím, že v okamžiku, kdy dal znamení o změně směru jízdy, jej již žádný řidič za ním nesměl začít předjíždět. Pokud však předjíždět začal a následně došlo ke střetu, je viníkem právě řidič předjíždějícího vozidla. Jakékoli jiné posouzení viny o způsobení dopravní nehody je v rozporu s § 17 zákona o silničním provozu. Za nutné považoval žalobce poukázat i na skutečnost, že druhý účastník nehody předjížděl dvě vozidla v místě nebezpečné křižovatky, přičemž vozidla před ním prokazatelně brzdila, došlo k manévru podjetí zprava, svítila brzdná světla a levý ukazatel změny směru jízdy, kdy i přes všechny uvedené signály druhý účastník nehody na nic adekvátně nereagoval. V této souvislosti žalobce odkázal na nález Ústavního soudu (dále jen **ÚS**) ze dne 25. 10. 2016, sp. zn.: IV. ÚS 3159/15, který se zabýval možností uplatnění principu omezené důvěry v dopravě. Rovněž vyjádřil nesouhlas s žalovaným použitou judikaturou NSS, konkrétně rozsudkem ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32. Z výše uvedených důvodů měl žalobce za prokázané, že nebylo v jeho technických možnostech, aby střetu zabránil. Tato skutečnost významným způsobem dle žalobce zpochybnila závěry znaleckého posudku a rozhodnutí správních orgánů obou stupňů, neboť o zjištěném skutkovém stavu jsou důvodné pochybnosti. Dle všeho shora uvedeného byl žalobce přesvědčen, že žádný důkaz věrohodně neprokázal jeho vinu; v takovém případě mělo být přistoupeno k aplikaci zásady *in dubio pro reo*. Na základě výše uvedeného žalobce navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

4. **Ve vyjádření k žalobě dne 19. 2. 2021** žalovaný pro podobnost žalobních námitek s těmi odvolacími odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde se k nim již dostatečným a vyčerpávajícím způsobem vypořádal. Současně zopakoval, že neshledal závěry zpracovaného znaleckého posudku za mylné a považoval zjištěný skutkový stav na základě provedeného dokazování za zjištěný bez jakýchkoliv pochybností. Z výše uvedených důvodů žalovaný navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.
5. S ohledem na to, že žalobce nesouhlasil, aby bylo ve věci rozhodnuto bez jednání, bylo nařízeno ústní jednání, jehož se zúčastnili oba účastníci.
6. Dle § 21 odst. 1 silničního zákona „*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.*“
7. Podanou žalobou se žalobce domáhal z důvodů shora uvedených zrušení napadeného rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 11. 2020, soud ale z níže uvedených důvodů neshledal žalobu důvodnou, a proto jí zamítl (§ 78 odst. 7 s.ř.s.).
8. Soud má v dané věci za prokázané, že dne 28. 12. 2019 v 17:40 hodin řídil žalobce vozidlo tovární značky Dacia, RZ: X, po hlavní komunikaci II. třídy č. 191 ve směru jízdy od obce Janovice nad Úhlavou na obec Klatovy. U odbočky na obec Novákovice začal odbočovat vlevo, a to v době, kdy za ním jelo jiné osobní vozidlo, nezjištěné RZ ani typu, přičemž obě tato vozidla byla předjížděna osobním vozidlem tovární značky Citroen, RZ: X, které řídil pan V. T. Následně v levém jízdním pruhu došlo ke střetu vozidel Dacia a Citroen. Dále má soud za bez pochyb prokázané, že obě vozidla se v době střetu pohybovala předepsanou rychlostí (znalecký posudek). Za neprokázané považuje poté soud tvrzení žalobce ohledně zapnutí signalizačních ukazatelů změny směru jízdy, nezbytných pro

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

oznámení toho úmyslu žalobce za ním jedoucím vozidlem. V tomto směru považuje za neprůkazné i tvrzení spolujezdkyně žalobce, jejíž podání vysvětlení ze dne 9. 1. 2021 nekoresponduje s protokolem o jejím výsledku jakožto svědka ze dne 19. 2. 2020. Nicméně na tomto místě soud považuje za vhodné poukázat na fakt, že žalobcovo provinění je spatřováno především ve druhé větě ust. § 21 odst. 1 silničního zákona, tedy, že nedbal zvýšené pozornosti, které vedlo k následné dopravní nehodě, nikoliv v nezapnutí signalizačního ukazatelů změny směru jízdy. Jejich (ne)zapnutí zůstává nezodpovězeno, což však nezabavuje žalobce povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Ostatně tento fakt (myšleno zapnutí ukazatele změny směru jízdy) byl vyložen ve prospěch druhého účastníka dopravní nehody (*in dubio pro reo*), obdobně by se dalo vztáhnout i na případ žalobce, avšak s tím rozdílem, že žalobce měl další povinnost, a to právě dbát zvýšené pozornosti.

9. Rozpory ve zjištěném stavu věci spatřuje žalobce ve výpovědích druhého účastníka dopravní nehody. K uvedeným rozporům soud konstatuje, že tyto jsou z pohledu rozhodnutí o odpovědnosti žalobce za předmětný přestupek irelevantní a současně se s nimi dle názoru soudu vypořádal žalovaný dostatečně na str. 7 napadeného rozhodnutí. Žalobce v tomto směru napadal především tvrzení druhého účastníka nehody stran, kdy poprvé spatřil vozidlo žalobce, resp. kdy zjistil, že se na vozovce před ním pohybují dvě vozidla. Z pohledu určení odpovědnosti žalobce za předmětný přestupek je však toto zjištění bezpředmětné. Předmětem řízení je rozhodnutí o odpovědnosti žalobce za předmětný přestupek, kterého se měl dopustit tím, že nedbal zvýšené opatrnosti při odbočování (§ 21 odst. 1 věta druhá silničního zákona). To, zda a kdy druhý účastník nehody spatřil vozidlo žalobce, je naopak rozhodné pro určení odpovědnosti za přestupek v řízení vedeném s druhým účastníkem dopravní nehody.
10. Další rozpor ve zjištěném skutkovém stavu spatřuje žalobce ve figurování třetího vozidla neznámé RZ, kdy dle žalobce byla nesprávně určena doba, kdy mělo dojít k podjetí žalobce tímto vozidlem z pravé strany. V tomto směru se soud ztotožňuje s názorem žalovaného, který na str. 8 napadeného rozhodnutí uvedl, že role neznámého vozidla v nehodovém ději byla pouze pozorovatelská a jinou funkci nepředstavuje. Je tak zcela bezpředmětné pro průběh nehodového děje, kdy a jak neznámé vozidlo podjelo vozidlo žalobce zprava. Kdyby jej předjelo po nárazu, neměla by tato skutečnost na nehodový děj žádný vliv, stejně tak jako v případě, kdyby jej předjelo ještě před nárazem. Tvrzení žalobce, ohledně případného stržení vozidla zpět do svého pruhu směru jízdy a způsobení nehody s tímto třetím vozidlem se rovněž nejvíce jeví jako reálné, neboť by došlo k zcela odlišné situaci a také po odhození vozidla žalobce k žádné takové nehodě nedošlo, tedy tato tvrzení jsou hypotetická a jako taková nemají jak zpochybnit zjištěný rozhodný skutkový děj. Soud tudíž nepovažuje roli neznámého vozidla za jakkoliv směrodatnou pro rozhodnutí o odpovědnosti za předmětný přestupek či ovlivnění nehodového děje (vyjma vypovídací hodnoty svědecké výpovědi posádky neznámého vozidla, tím že však nebyla zjištěna, nemá neznámé vozidlo žádný význam pro rozhodnutí o odpovědnosti žalobce za předmětný přestupek). Co se týče žalobcem tvrzené neúplnosti a nesprávnosti znaleckého posudku v tomto směru, nepovažuje ani soud, stejně jako před ním správní orgány, za nezbytné znalecký posudek doplňovat či jej revidovat, neboť podstatné informace v něm obsažené nebyly zpochybněny a jsou použitelné pro následné rozhodnutí o odpovědnosti za přestupek. To, zda znalec při vypracování znaleckého posudku vycházel z nesprávně zjištěného skutkového stavu stran doby podjetí žalobce neznámým vozidlem, není dle soudu rozhodné. I kdyby tomu bylo jinak, než uvádí znalecký posudek, jak už bylo

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

řečeno, tato skutečnost nijak neovlivňuje či nepozměňuje zjištěný rozhodný skutkový stav do té míry, aby tato skutečnost mohla ovlivnit odpovědnost žalobce za předmětný přestupek tím, že nedbal zvýšené pozornosti.

11. K výpovědi spolujezdkyně žalobce p. H. soud připomíná, že tato při podání vysvětlení ze dne 9. 1. 2021 negovala jakékoliv povědomí o tom, zda žalobce zapnul ukazatel změny směru jízdy vlevo, avšak v protokolu o výsledku svědka ze dne 19. 2. 2020 již tuto skutečnost tvrdí s přesvědčením, a to tak, že slyšela „blikání“ zapnutého ukazatele směru jízdy. Tuto skutečnost znalec nemohl jakkoliv ověřit, což ostatně uvedl i ve znaleckém posudku a tento závěr soud plně akceptuje a nepovažuje jej za chybný či jinak způsobující neúplnost znaleckého posudku. Soud k uvedenému dále konstatuje, že nepovažuje takovýto významný obrat v názoru spolujezdkyně za důvěryhodný a současně jej nepovažuje ani za průkazný, neboť nelze ověřit, že to, co spolujezdkyně slyšela (zda-li něco slyšela), byl skutečně zapnutý ukazatel směru jízdy. V tomto směru nelze ani ověřit, zda se jednalo o ukazatel změny směru jízdy vlevo či jiný zvukově podobný signál ve vozidlu. Nad to soud připomíná, že žalobci není kladeno za vinu nezapnutí ukazatele změny směru jízdy, nýbrž nedodržení povinnosti dbát zvýšené opatrnosti při odbočování.
12. Žalobce argumentoval také krátkým časovým úsekem, který měl pro reakci na předjíždějící vozidlo druhého účastníka nehody. V tomto směru soud připomíná, že dle znaleckého posudku vybočilo předjíždějící vozidlo druhého účastníka nehody do protisměru 2,5 vteřiny před nehodou (soud zvolil nižší hranici udávanou znalcem). Žalobce zahájil odbočování 0,5 vteřiny před střetem vozidel. Z uvedených zjištění tedy vyplývá, že žalobce měl minimálně celé 2 vteřiny na to upozorovat předjíždějící vozidlo, než zahájil odbočování, přičemž to zahájil až v momentě, kdy se druhý účastník dopravní nehody již nacházel v druhém jízdním pruhu a jal se předjíždět žalobce. Po žalobci nebylo vyžadováno, aby vykonal nějaký složitý proces, nýbrž to, aby nezahájil žádnou činnost vedoucí k odbočení, tj. zůstal nečinný a např. vozidlo zcela zastavil a zkontroloval situaci za sebou o to pečlivěji. Nehledě na to, že žalobce by si musel být vědom předjíždějícího vozidla či alespoň vybočení předjíždějícího vozidla do protisměru, pokud jak sám tvrdil, těsně před samotným zahájením odbočování vlevo zkontroloval levé zpětné zrcátko, aby zjistil, zda jej právě žádné vozidlo nepředjíždí a může bezpečně odbočit. V tomto směru neshledal soud situaci na komunikaci v době odbočení za nijak nepřehlednou či složitou. V době nehody byla vozovka suchá; místo nehody se odehrálo na delším a rovném úseku silnice bez horizontu bránícím ve výhledu na další vozidla v protisměru. Ačkoliv se nehoda udála v pozdějších hodinách, téměř za tmy, nelze tuto skutečnost vykládat pouze negativně, neboť vozidla jsou povinna mít rozsvícena čelní světla, která je tak činí lépe viditelná. Žalobce tak mohl bezesporu zkontrolovat situaci vozidel jedoucích v protisměru s delším předstihem a věnovat tak větší pozornost vozidlům jedoucím za ním. Nutno také podotknout, že v inkriminované době se nenacházelo v protisměru žádné jedoucí vozidlo, které by žalobce nutilo přeskakovat očima mezi situací vpředu vozidla a za ním. V tomto směru spatřuje soud zásadní rozdíl v žalobcem citovaném rozhodnutí NSS ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016 – 32, jehož závěry tak nelze aplikovat bez výhrad na tento případ. K tomu soud považuje za potřebné ještě dodat, že NSS v shora uvedeném rozhodnutí došel k závěru, že je napadené rozhodnutí nutno zrušit z důvodu nedostatečně zjištěného skutkového stavu věci, nikoliv z důvodu nesprávného posouzení věci. Otázka, zda by tedy byla vyvozena odpovědnost za přestupek po zjištění všech rozhodných skutečností, nebyla zodpovězena a závěry takto učiněné tudíž soud nepovažuje za absolutní. Soud tudíž nepovažuje argument žalobce uvedeným rozhodnutím za důvodný, neboť ten měl dostatek

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

času i možnosti předjíždějící vozidlo zpozorovat a adekvátně na něj reagovat, a tím i předejít dopravní nehodě.

13. Další argumentace žalobce spočívala ve snaze dovést odpovědnost za dopravní nehodu ze strany druhého účastníka dopravní nehody a zbavení se tak své vlastní odpovědnosti za předmětný přestupek. V té souvislosti soud připomíná, že v případě dopravních nehod se přihlíží k zásadě individuálního posouzení odpovědnosti za přestupek. Tedy se zkoumá, zda každý z účastníků dopravní nehody neporušil nějakou mu zákonem uloženou povinnost, která poté v přímé souvislosti s tím vedla k dopravní nehodě, tzv. příčinná souvislost. Je tedy z pohledu určení odpovědnosti za předmětný přestupek žalobce nepodstatné, porušil-li druhý účastník dopravní nehody nějakou jemu zákonem uloženou povinnost (v tomto případě v úvahu přicházející zákaz předjíždět vozidla, která dávají signál o změně směru jízdy). V daném případě bylo pouze zjišťováno, zda žalobce splnil jemu zákonem uložené povinnosti, konkrétně plynoucí z § 21 odst. 1 silničního zákona. Z dikce uvedeného ustanovení vyplývají žalobci dvě povinnosti. První je dát včas vědět vozidlům jedoucím za svým vozidlem úmysl změnit směr jízdy, a to zapnutím směrového ukazatele. Druhá povinnost je projevem principu omezené důvěry a také snahou zajistit vyšší bezpečnost na komunikacích a předcházení nechtěným nehodám. Druhá povinnost tedy spočívá ve zvýšené opatrnosti a kontrole situace na vozovce před zahájením změny směru jízdy. Soud již dříve poukázal na neprůkaznost splnění první z podmínek, a to zapnutí ukazatele směru jízdy a tím dání na vědomí za ním jedoucím vozidlům svůj úmysl změny směru jízdy vlevo. Tento fakt žalobci však není kladen k tíži. Povinností, kterou měl žalobce zanedbat, byla zvýšená opatrnost a kontrola situace na vozovce před zahájením změny směru jízdy. Ačkoliv žalobce tvrdil kontrolu levého zpětného zrcátka, a to i těsně před zahájením odbočování, došel znalec k názoru, s ohledem na 2,5 vteřinový časový úsek, po který se vozidlo druhého účastníka nehody již nacházelo v protisměru, že tato tvrzení nejsou z technického pohledu možná, neboť v takovém případě by si musel žalobce vozidla druhého účastníka dopravní nehody všimnout. Žalobce však dosud tvrdí, že jej neviděl, což s ohledem na existenci tzv. „slepého bodu“ je možné, nikoliv však omluvitelné z pohledu povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Soud se v tomto případě přiklání k tvrzení znalce a současně považuje argumentaci žalobce o zavinění dopravní nehody výhradně řidičem druhého vozidla za lichou.
14. Současně soud považuje za nutné vyjádřit se k žalobcem citované judikatuře, kterou považuje pro tento případ za nepřiléhavou. V případě citovaného Nálezu ÚS považuje za důvod pro takový závěr zejména odlišný skutkový i právní děj případu. V citovaném usnesení ÚS došlo k porušení více pravidel silničního provozu ze strany předjíždějícího vozidla, kdy ÚS rozhodl, že odbočující vozidlo nemohlo takovou situaci, kdy řidič předjíždějícího vozidla poruší více pravidel silničního provozu, předvídat, a to ani s přihlédnutím k principu omezené důvěry. V aktuálním případě však k takové situaci nedošlo, neboť předjíždějící vozidlo prokazatelně žádné pravidlo silničního provozu neporušilo – předjíždělo na přerušované čáře; nebylo prokázáno, že by žalobce zapnul ukazatel směru jízdy vlevo a dal tak na vědomí úmysl změny směru jízdy, nebyla porušena max. povolená rychlost. Je tedy *prima facie* zřejmé, že tyto dva případy nelze srovnávat či vyvozovat závěry platné pro oba případy v tomto směru.
15. Co se týče námitky stran zavinění, v této souvislosti soud poukazuje na znění § 15 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupek „*K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.“

16. V daném případě se měl dopustit žalobce spáchání předmětného přestupku ve formě zavinění nevědomé nedbalosti. Uvedená forma zavinění klade povinnost posoudit, zda žalobce nevěděl o tom, že svým jednáním porušuje nebo ohrožuje zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (§ 15 odst. 3 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupek). Formou zavinění a jejím prokázáním se zabýval správní orgán I. stupně na str. 13 svého rozhodnutí, přičemž soud se s tímto odůvodněním plně ztotožňuje a odkazuje na něj.
17. Současně soud odkazuje na tvrzení žalobce v podané žalobě, kde uvedl, že „žalobce mohl zcela pochopitelně předpokládat, že vozidla jedoucí za ním o jeho úmyslu odbočit vlevo ví a budou na něj adekvátně reagovat“. Z citovaného nabyt soud dojmu, že žalobce předpokládal a spoléhal na to, že jej nikdo nebude předjíždět, avšak právě pro tento případ ust. § 21 odst. 1 silničního zákona ukládá odbočujícímu řidiči povinnost dbát zvýšené pozornosti – projev omezené důvěry, neboť řidiči jedoucí za žalobcem nemusí vždy postřehnout rozsvícené směrovky či pomalou jízdu a řazení se ke středu silničního pruhu, stejně tak si nemusí tyto jednotlivé signály (vyjma zapnutého ukazatele směru jízdy) vykládat správným způsobem. Žalobce byl pro tento případ povinen dbát zvýšené opatrnosti, což jak vyplývá z výše uvedené argumentace soudu, neučinil.
18. Zavinění ve formě nevědomé nedbalosti vyžaduje kumulativní naplnění dvou znaků (viz rozhodnutí NSS ze dne 7.8.2008 č.j. 1 As 56/2008-66). Prvním z nich je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. První znak má soud za splněný, neboť žalobce uvedl, že předjíždějící vozidlo neviděl, současně není důvod se domnívat, že tomu tak nebylo. Druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. V rámci naplnění tohoto druhého znaku nevědomé nedbalosti se tedy vychází z možnosti znalosti, která se zkoumá na základě objektivních okolností spojených se skutkem a subjektivních dispozic konkrétního pachatele. Kritériem nedbalosti v obou jejích formách je zachovávaní potřebné míry opatrnosti pachatelem. Míra opatrnosti je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídání způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem (rozhodnutí NSS ze dne 29.1.2009 č.j. 9 As 13/2008-53). Co se týče objektivní míry potřebné opatrnosti, ta se žádá zpravidla od každého ve stejné míře. Jestliže není objektivní kritérium upraveno zvláštními právními nebo bezpečnostními předpisy či uznávanými pravidly, je nutno vyžadovat takovou opatrnost, jaká je přiměřená okolnostem a situaci, kterou pachatel svým jednáním sám vyvolal – v daném případě zvýšená opatrnost (§ 21 odst. 1 věta druhá silničního zákona). Tuto povinnost v daném případě představuje povinnost sledovat provoz na pozemních komunikacích a dbát zvýšené pozornosti při odbočování. Pro konstatování nevědomé nedbalosti však musí být splněno i subjektivní kritérium nedbalosti, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je schopen vynaložit pachatel v konkrétním případě. Při posuzování subjektivní míry opatrnosti je třeba zvažovat jednak vlastnosti, zkušenosti, znalosti a okamžitý stav pachatele a jednak okolnosti konkrétního případu, ať už existují nezávisle na pachateli, nebo jsou jím vyvolané (viz též citovaný rozsudek NSS č.j. 1 As 56/2008-66) – tuto povinnost v daném případě představuje možnost žalobce sám vyhodnotit situaci a také okolnosti případu, zejména zda mohl včas při zvýšené pozornosti registrovat předjíždějící vozidlo, což dle znaleckého posudku a správních orgánů mohl a měl.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. P.

19. Platí také, že mezi porušením potřebné míry opatrnosti a způsobeným následkem musí existovat příčinný vztah. Má-li jít o nedbalost, je třeba, aby si pachatel mohl daný příčinný vztah představit. Za nepředvídatelný příčinný průběh pachatel neodpovídá. Poruší-li osoba (např. dopravní) předpisy, nicméně konkrétní porušení nemá vliv na spáchaný následek (nehoda je způsobena jinými okolnostmi), nenastává přestupková odpovědnost ani nedbalostní. V daném případě však není pochyb, že k dopravní nehodě vedlo právě jednání žalobce, který se se zvýšenou opatrností nepřesvědčil o situaci na silnici za jeho vozidlem, než započal odbočovat. Toto porušení bylo v přímé souvislosti s porušením zákonem stanoveného chráněného zájmu, aby odbočující vozidla slepě a bez výhrad nedůvěřovala ostatním účastníkům silničního provozu, kteří mohou i z důvodu jiných příčin nepostřehnout úmysl před ním jedoucích vozidel změnit směr jízdy, ač o tom dali včas vědět zapnutím ukazatele směru jízdy. S ohledem na uvedené má soud jasně za prokázané, že žalobce se předmětného přestupku dopustil, když nedbal zvýšené opatrnosti a započal odbočovat vlevo, aniž by se zvýšenou opatrností zkontroloval, zda je to bezpečně možné.
20. Vzhledem ke všem zjištěným skutečnostem soudu nezbylo, než žalobu zamítnout jako nedůvodnou ve smyslu § 78 odst. 7 s.ř.s., dle něhož soud zamítne žalobu, není-li důvodná (**výrok I. rozsudku**).
21. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána (**výrok II. rozsudku**).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu se sídlem Moravské náměstí 6, 657 40 Brno, který o kasační stížnosti rozhoduje. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni (§ 12 odst. 1, § 102, § 106 odst. 2 a 4 s.ř.s.).

Plzeň 17. května 2021

Mgr. Jaroslava Křivánková, v.r.
samosoudkyně