



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Martinem Kopou ve věci

žalobce: J. S.
bytem
zastoupena Mgr. Janem Drozdem
advokátem se sídlem tř. Tomáše Bati 3067, 760 01 Zlín

proti
žalovanému: Krajský úřad Zlínského kraje
se sídlem tř. Tomáše Bati 21, PO Box 220, 761 90 Zlín

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 6. 2019, č. j. KUZZL-38690/2019,
sp. zn. KUSP-7542/2019/DOP/Ků,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 12. 6. 2019, č. j. KUZZL-38690/2019, sp. zn. KUSP-7542/2019/DOP/Ků, a rozhodnutí Magistrátu města Zlína ze dne 23. 11. 2018, č. j. MMZZL 121637/2018, sp. zn. MMZZL-014015-LG-PŘ-OOSA-653/2018, se *ruší* a věc se *vrací* žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je *povinen* zaplatit žalobkyni náhradu nákladů řízení ve výši 21.581 Kč do 30 (třiceti) dnů ode dne právní moci tohoto rozsudku k rukám Mgr. Jana Drozda, advokáta se sídlem tř. Tomáše Bati 3067, 760 01 Zlín.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobkyně se jako řidička trolejbusu střetla na křižovatce s osobním vozem. Jeho řidič jel původně v odbočovacím pruhu a měl zapnutou směrovku. Vše nasvědčovalo tomu, že na

křižovatce odbočí. Měl se při odbočování se žalobkyní minout. Nestalo se tak. Učinil náhlý manévr doleva a pokusil se projet křižovatkou rovně. A žalobkyně, která čekala, že odbočí, se rozjela do křižovatky. Tím došlo k dopravní nehodě. Správní orgány shledaly vinu z přestupku u obou jejích účastníků. Žalobkyně se podle nich nechovala ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovala život a zdraví či majetek. Měla podle nich vyčkat, zda druhý řidič opravdu odbočí. Žalobkyně však namítá, že jeho manévr nemohla předvídat. Krajský soud musel posoudit, zda tak namítá důvodně.

II. Skutkové okolnosti a rozhodnutí správních orgánů

2. Ve středu 17. 1. 2018 večer došlo ve Zlíně k nehodě trolejbusu a osobního vozu. Místem střetu byla křižovatka ulic Březnická a Mostní. Účastnicí nehody byla žalobkyně jako řidička trolejbusu, která jela z ulice Mostní a chtěla odbočit vlevo na ulici Březnická. Druhým účastníkem byl řidič osobního vozu („řidič osobního vozu“), který jel po ulici Březnické v pravém odbočovacím pruhu se zapnutým pravým blinkrem. Do ulice Mostní ovšem neodbočil. Namísto toho učinil manévr, jehož cílem mělo být projetí křižovatky rovně dále po ulici Březnické. Žalobkyně ovšem v tentýž moment vjela do křižovatky a došlo ke střetu.
3. Policie oznámila Magistrátu města Zlín („magistrát“) přestupek žalobkyně. Podezírala ji z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“), který spočíval v *nedání přednosti v jízdě řidiči osobního vozu*. Oznámení o přestupku policie doprovodila protokolem o události v silničním provozu, videozáznamem střetu, fotodokumentací následků nehody a náčrtem místa nehody. Součástí spisu je i popis videozáznamu, na kterém se uvádí, že v čase 20:43:04 přijíždí ke křižovatce žalobkyně. V čase 20:43:08 řidič osobního vozu pokračuje v jízdě rovně po ulici Březnické. A v 20:43:09 dochází ke střetu vozidel.
4. Magistrát nařídil ústní jednání ve věci na 19. 6. 2018. Jako obviněné k němu předvolal žalobkyni i řidiče osobního vozu. Při ústním jednání provedl listinné důkazy obsažené ve spise. Následně vypovídal řidič osobního vozu. Uvedl, že při příjezdu na předmětnou křižovatku zahlédl, že z pravé strany ke křižovatce přijíždí trolejbus. Předpokládal, že si jen najíždí ke křižovatce a minou se. Domníval se, že je ve správném jízdním pruhu pro přímý směr jízdy a jede po hlavní silnici. Blinkr zapnul již při odbočování na ulici Březnickou z tř. Tomáše Bati. Bohužel se mu automaticky nevypnul. Při míjení se s trolejbusem najednou došlo ke střetu.
5. Následně vypovídala žalobkyně. Viděla zleva přijíždět řidiče osobního vozu v pravém jízdním pruhu. Dával znamení o změně směru jízdy doprava na ulici Mostní. Pomalu dojížděla ke křižovatce. A najednou došlo nečekaně ke střetu s osobním vozidlem. Řidič osobního vozu po nehodě na místě připouštěl, že žalobkyni mohl nevědomky zmást znamením o změně směru jízdy. Zástupce žalobkyně během jednání dodával, že na videozáznamu je vidět jízda řidiče osobního vozu v pravém odbočovacím pruhu, který není průběžný a za křižovatkou již nepokračuje. Žalobkyně najížděla do míst u hranice křižovatky, ze kterých měla dostatečný rozhled. Ke střetu nedošlo při vyjetí na hlavní silnici. Ale v místech na hranici křižovatky, kde běžně vozidla zastavují, aby došlo k bezpečnému vyjetí na hlavní silnici. V momentě příjezdu k hranici křižovatky byl průběžný jízdní pruh zcela volný. Žalobkyně proto neměla důvod předpokládat následné chování řidiče osobního vozu. Z videozáznamu nevyplývá jeho snaha zařadit

se do přímého jízdního pruhu. Žalobkyně k dotazu řidiče osobního vozu uvedla, že ho viděla jet se zapnutým blinkrem v odbočovacím pruhu cca 15 až 20 metrů od spodní křižovatky.

6. Dne 1. 8. 2018 magistrát vyrozuměl žalobkyni, že překvalifikoval její jednání. Namísto přestupku nedání povinné přednosti v jízdě [§ 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu] v jednání žalobkyně nově spatřoval přestupek spočívající v *nesplnění povinnosti chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovala život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní* [§ 4 písm. a) ve spojení s § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu]. Jeho spáchání spatřoval v tom, že žalobkyně při vjíždění na hlavní silnici nevyčkala, resp. se nepřesvědčila, že řidič osobního vozu skutečně odbočí.
7. Žalobkyně se k nové právní kvalifikaci vyjádřila a označila ji za nesprávnou. Tvrzení magistrátu by mohlo obstát, jen pokud by křižovatka neměla vyznačený odbočovací pruh doprava a řidič osobního vozu se nacházel v jízdním pruhu, který by žalobkyně při připojení na hlavní silnici protínala. Řidič osobního vozu nejel v pozici, která by mohla budit sebemenší dojem, že namísto odbočení zamýšlí na poslední chvíli provést nebezpečný manévr. Nelze požadovat, aby řidič v totožné situaci vyčkal, resp. se přesvědčil, že jiný řidič skutečně s vozidlem fakticky odbočí. Již ze zákonné definice odbočovacího pruhu vyplývá, že slouží pouze k odbočení. Nevyvolává nutnost řidiče se vždy přesvědčit, že jiný řidič skutečně odbočí. Dopravní značení při vjezdu na ulici Březnickou z ulice Mostní říká „Dej přednost v jízdě“. Neplyne z něj povinnost zastavit vozidlo v hranici křižovatky, jako tomu je v případě značky „Stůj, dej přednost v jízdě“. Žalobkyně jela v době střetu rychlostí cca 5,5 km/h, která se rovná obvyklé rychlosti chůze. Při jízdě touto rychlostí nelze u žalobkyně spatřovat neohleduplné a neukázněné chování, kterým by ohrožovala život, zdraví nebo majetek jiných osob i svůj vlastní. To platí dvojnásob, pokud řidič osobního vozu jel v odbočovacím pruhu, signalizoval odbočení a žalobkyně se rychlostí chůze napojovala na hlavní ulici, aniž by křížila jiného účastníka silničního provozu.
8. Magistrát rozhodnutím ze dne 23. 11. 2018, č. j. MMZL 121637/2018, sp. zn. MMZL-014015-LG-PŘ-OOSA-653/2018 („rozhodnutí magistrátu“), shledal žalobkyni vinnou z nedbalostního spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Setrval na posouzení jednání žalobkyně jako porušení povinnosti se chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovala život a zdraví i majetek jiné osoby i svůj vlastní [§ 4 písm. a) zákona o silničním provozu]. Podle magistrátu měla vyčkat a přesvědčit se, že řidič osobního vozu skutečně dokončí jím avizovaný manévr odbočení vpravo. Najela do křižovatky v době, kdy ovšem řidič avizované odbočení neprovedl a pokračoval v jízdě dál rovně. V důsledku toho došlo ke střetu pravé přední části trolejbusu se zadní pravou částí auta řidiče osobního vozu. A došlo ke vzniku hmotné škody. Za to magistrát žalobkyni uložil pokutu ve výši 1.500 Kč.
9. Skutkové dění magistrát dovozoval z provedených důkazů. Zejména odkazoval na videozáznam, který zachycuje moment incidentu a jeho průběh. Lze na něm pozorovat jízdu řidiče osobního vozu v pravém jízdním pruhu se zapnutým ukazatelem změny směru jízdy. Magistrát měl z videozáznamu za prokázané, že *řidič osobního vozu skutečně při jízdě v pravém jízdním pruhu po celou dobu dával znamení o změně směru jízdy doprava a jel v jízdním pruhu, který se z původně přímého směru mění na jízdní pruh pro odbočení vpravo*. Současně lze pozorovat, že žalobkyně přijíždí pomalu s trolejbusem ke křižovatce. Na místě nezastavuje. Po vyhodnocení situace na hlavní silnici pokračuje v jízdě vpřed. V ten

okamžik řidič osobního vozu při přiblížení se k trolejbusu vybočí směrem vlevo, najíždí před přední část trolejbusu a dochází ke střetu. Řidič osobního vozu způsobil nečekanou dopravní situaci pro žalobkyni a bezpochyby ji zmátl. Žalobkyně se nepřesvědčila, zda řidič osobního vozu odbočil. A vjela do křižovatky. Ke střetu došlo protiprávním jednáním obou v prostoru křižovatky. Pokud by žalobkyně včas zareagovala na protiprávní jednání řidiče osobního vozu, nemuselo ke střetu dojít. Z videozáznamu totiž plyne, že došlo ke střetu pravé přední části trolejbusu a pravé zadní části auta řidiče osobního vozu, tj. v době, kdy řidič osobního vozu (i když nečekaně) učinil vybočující manévry směrem vlevo, aby jel rovně.

10. Ani značka „Dej přednost v jízdě“ neznamena, že řidič může bezmyšlenkovitě vjet na hlavní silnici, aniž by vyhodnotil konkrétní situaci. Žalobkyně mohla při své rychlosti včas zareagovat a odvrátit střet. Mohla zastavit a nevjet do křižovatky. Žalobkyně mohla jako řidička trolejbusu v dennodenním provozu počítat s variantou, že řidič osobního vozu není „místní“ a mohla by nastat situace, že sice jede v pravém odbočovacím pruhu, ale má v úmyslu pokračovat ve směru rovně po ulici Březnické. A buď před přechodem pro chodce, nebo až za ním se rozhodne najet do přímého jízdního pruhu. Podle magistrátu žalobkyně jednala v nevědomé nedbalosti.
11. Žalobkyně se odvolala. Namítala, že nehodu způsobil svým chováním řidič osobního vozu. Provedl nelogický nebezpečný manévry, který nemohla předem očekávat. Z rozhodnutí magistrátu neplynulo, v čem konkrétně magistrát spatřuje neohleduplné a neukázněné chování. Vytýká žalobkyni, že „nepředpokládala nepředpokladatelnou situaci“, ze které současně viní řidiče osobního vozu. Žalobkyně jako profesionální řidička vyhodnotila situaci po rozhlédnutí se na obě strany křižovatky. To není v trolejbusu – s ohledem na rozložení dané křižovatky - časově zanedbatelný úkon. Pomalu pak jela dál v okamžiku, ve kterém nabyla přesvědčení, že může křižovatkou bezpečně projet. Magistrát také kromě rozhlížení se žalobkyně opomenul zohlednit rychlost a nečekanost manévru řidiče osobního vozu, který jej provedl bezhlavě a v plné rychlosti.
12. Žalovaný ovšem rozhodnutím ze dne 12. 6. 2019, č. j. KUZZ-38690/2019, sp. zn. KUSP-7542/2019/DOP/Ků, odvolání žalobkyně zamítl a potvrdil rozhodnutí magistrátu („rozhodnutí žalovaného“). Zdůraznil, že dopravní nehoda je vždy následkem porušení právní povinnosti. Těžiště dokazování správního orgánu spočívá v rozklíčování chování obou účastníků dopravní nehody, které jejímu následku předcházelo a bylo její příčinou. Velmi často je dopravní nehoda výsledkem dílčích porušení pravidel silničního provozu. Odkázal na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, podle kterého odpovědnost za střet řidiče příjíždějícího po vedlejší silnici a řidiče příjíždějícího po hlavní silnici je zásadně na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. V případě více aktérů dopravní nehody je potřeba zohlednit *princip omezené důvěry v dopravě*. Jeho podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat, že ostatní účastníci provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nebude vyplývat opak.
13. Dopravně technické řešení ulice Březnická po křižovatku s ulicí Mostní je poměrně komplikované. U řidičů neznalých místních poměrů může vést k omylu ve správnosti použitého jízdního pruhu. Nezřídka se stává, že řidič jedoucí v odbočovacím pruhu na ulici Mostní má ve skutečnosti v úmyslu pokračovat rovně ulicí Březnickou. To si žalobkyně jako řidička trolejbusu musela uvědomovat. Její pracovní zařazení předpokládá velmi dobrou znalost místních poměrů. Nelze říct, že by žalobkyně splnila všechny své

povinnosti, které jako řidička měla, tj. že by vůbec nepřispěla k zavinění dopravní nehody. Ze skutečnosti, že řidič osobního vozu jel v odbočovacím pruhu a dával znamení o změně směru jízdy, ještě automaticky nevyplývá, že tento odbočovací manévr provede. Povinností žalobkyně bylo při svém odbočovacím manévru dbát zvýšené opatrnosti a neohrozit ostatní řidiče. Měla tedy povinnost nejen dát znamení o změně směru jízdy, snížit rychlost a rozhlédnout se na obě strany. Kromě toho se měla přesvědčit, že řidič osobního vozidla odbočovací manévr také uskuteční, tj. minimálně vyčkat, až se natočí do směru odbočování. Až poté měla začít provádět vlastní odbočovací manévr. Pokud by zareagovala včas na jednání řidiče osobního vozu, nemuselo ke střetu dojít. Své závěry žalovaný podporoval odkazy na judikaturu Nejvyššího správního soudu.

14. Žalovaný souhlasil s námitkou žalobkyně, že v rozhodnutí magistrátu je logická chyba. Magistrát přisuzoval odpovědnost za dopravní nehodu oběma účastníkům. Současně však konstatoval, že chování řidiče osobního vozu bylo neočekávatelné. Žalovaný se domníval, že manévr řidiče osobního vozu žalobkyně mohla předvídat. Proto u ní dovodil zavinění ve formě nevědomé nedbalosti. Tento závěr podporovala skutečnost viditelná na videozáznamu, že řidič osobního vozidla měl po celou dobu již od odbočení z tř. Tomáše Bati zapnutý ukazatel o změně směru jízdy. Již to si samo o sobě zasluhovalo zvýšenou pozornost a opatrnost žalobkyně. Žalovaný se tedy sice neztotožnil s názorem magistrátu, že nehodový děj zapříčinili oba řidiči stejnou měrou. Hlavní vinu spatřoval u řidiče osobního vozu. Nicméně nemohl přehlédnout, že nepozornost žalobkyně a předčasné (nesprávné) vyhodnocení situace k nehodě přispěly.

III. Obsah žaloby

15. Žalobkyně namítá, že podstatou sporu je posouzení, zda mohla manévr řidiče osobního vozu předvídat. Žalovaný se *pouze domnívá*, že to bylo možné. Proto u žalobkyně dovozuje zavinění ve formě nevědomé nedbalosti. Své domněnky ovšem nepodložil žádným relevantním důkazem, na jehož základě by mohl uznat žalobkyni vinnou.
16. Žalovaný odkazuje na nutnost zohlednění principu omezené důvěry v dopravě. Z usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, plyne: „Zásada tzv. omezené důvěry v dopravě znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Výjimkou z této zásady jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude.“
17. Provedené důkazy neprokazují, že z konkrétní dopravní situace vyplýval „opak“ ve smyslu shora uvedené definice. Nesporný průběh dopravní situace nevykazuje potřebu dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby se zabránilo kolizi. Jednalo o zcela běžnou dopravní situaci, ve které řidič osobního vozu jel v odbočovacím jízdním pruhu, dával ukazatel o změně směru jízdy a nic nenaznačovalo, že zamýšlí se svým vozidlem na poslední chvíli provést nelogický nebezpečný manévr. Ze samotné zákonné definice odbočovacího pruhu vyplývá určení tohoto jízdního pruhu pouze k odbočování.

Ze zákona neplyne důvod pro pochybnosti druhého účastníka, které by zakládaly nutnost se vždy přesvědčit, že další účastník silničního provozu skutečně odbočí.

18. Princip omezené důvěry v dopravě nelze aplikovat paušálně. Je potřeba tento princip použít s citem pro konkrétní dopravní situaci. Žalovaný se omezil pouze na konstatování principu omezené důvěry v dopravě, aniž by nastavil limit zohlednění tohoto principu, který je pro jeho použití zásadní. Striktní dodržování názoru žalovaného by v silničním provozu vedlo k nespočtu absurdních situací. Pokud by se každý účastník silničního provozu měl v identické situaci zachovat tak, aby jeho jednání odpovídalo názoru žalovaného, vedlo by to k výraznému narušení plynulosti silničního provozu. A do jisté míry i k naprosté nadbytečnosti silničního značení označujícího odbočovací jízdní pruh na všech pozemních komunikacích. Smyslem vytvoření odbočovacích jízdních pruhů na pozemních komunikacích je totiž právě zajištění větší plynulosti silničního provozu. „Slepé“ dodržování názoru správních orgánů by vedlo k tomu, že by jakékoliv spolehnutí se na smysl a účel odbočovacího jízdního pruhu vedlo v případě dopravní nehody k postihu.
19. Žalovanému nepřísluší rozlišovat řidiče na místní a cizí, pokud jeden se svým vozidlem provede neočekávatelný manévr. Stejně tak předpoklad vyššího stupně předvídání profesionálního řidiče nelze takovému řidiči přičítat k tíži. Žalovaný nedostatečně zohlednil klamavost manévru řidiče osobního vozu, pokud uvádí, že ho žalobkyně mohla předvídat. Žalobkyně podle něj měla upozornět, jestliže mohla vidět řidiče osobního vozu se zapnutým blinkrem již od předcházející křižovatky. Jak však plyne z videozáznamu, nemohla vidět zapnutý ukazatel o změně směru jízdy po celou dobu odbočování řidiče osobního vozu z tř. Tomáše Bati na ulici Březnickou. Měla na řidiče osobního vozu výhled až v momentě, který nenasvědčoval tomu, že nebude odbočovat. Žalobkyně taktéž nemohla vědět, z jakého směru vůbec řidič osobního vozu na ulici Březnickou odbočil. Nemohla zhodnotit, zda pouze ponechal ukazatel o změně směru zapnutý a jede v odbočovacím pruhu, nebo by mohl provést neočekávatelný manévr. Při pouhém sledování videozáznamu a řidiče osobního vozu lze jednoduše nabýt dojmu, že jeho počínání zasloužilo zvýšenou opatrnost žalobkyně. To ovšem nelze po žalobkyni požadovat v reálném provozu.

IV. Vyjádření žalovaného

20. Žalovaný uvádí, že žalobkyně pokračovala plynule v jízdě, aniž by zpomalila. Nevyčkala, až se řidič osobního vozu skutečně natočí do směru pro odbočování. Namísto toho plynule vjížděla do křižovatky, až došlo ke střetu. Závěry žalovaného nejsou pouze jeho domněnkami. Vycházejí z řádně zjištěného skutkového stavu. Není pravdou, že se žalovaný omezil na pouhé konstatování principu omezené důvěry v dopravě, aniž by nastavil limit zohlednění tohoto principu. Žalovaný ve svém rozhodnutí vysvětloval, že žalobkyně měla vyčkat na natočení řidiče osobního vozu a až poté začít vlastní odbočovací manévr. V té souvislosti odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, podle kterého ani domnělé splnění všech povinností před zahájením samotného odbočovacího manévru neznamená, že není třeba přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník silničního provozu může porušit určitou povinnost. Klamavost manévru řidiče osobního vozu magistrát zohlednil překvalifikováním jednání žalobkyně.
21. Žalovaný pak odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2013, č. j. 8 As 98/2012-28, který dovedl povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům

při odbočování vlevo, přestože takto protijedoucí vozidlo nezastavilo na červené. Podobně měla podle žalovaného i žalobkyně dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní komunikaci a dbát zvýšené opatrnosti. Žalobkyně nepočítala s tím, že by řidič osobního vozu mohl porušit své povinnosti a pokračovat v jízdě rovně. Nedostála proto principu omezené důvěry v dopravě.

V. Replika žalobkyně

22. Žalobkyně upozorňuje, že žalovaným citovanou judikaturu zde nelze bez dalšího aplikovat. Rozdílem oproti situacím uvedeným v citované judikatuře, je zejména fakt, že v této věci se vozidla v momentu nutnosti dbát zvýšené opatrnosti nenacházela v kolizním kurzu. Žalobkyně nemůže předpokládat, že druhý účastník bude pokračovat v jízdě rovně, pokud by to ve svém důsledku znamenalo, že by se po projetí křižovatky ocitl mimo pozemní komunikaci, neboť jízdní pruh, ve kterém druhý účastník jel, před křižovatkou končí. Jízda rovně by znamenala náraz do boku trolejbusu v úrovni jeho přední poloviny. Judikatura v tomto případě předpokládá existenci kolizního kurzu obou jedoucích vozidel, který v tomto případě nenastal.
23. V době, kdy žalobkyně měla za úkol dbát zvýšené pozornosti, byl jízdní pruh zcela volný. Projednávaný případ je ovšem specifický v tom, že v době vjezdu žalobkyně na hlavní cestu, byl řidič osobního vozu již za úrovní přední části trolejbusu. Pokud by pokračoval v jízdě rovně, ke srážce by taktéž došlo, pouze by narazil do trolejbusu z boku. To potvrzuje, že rovně nejel, nýbrž provedl nebezpečný manévr doleva, který s ohledem na polohu obou vozidel již nedokázal dokončit. To bylo jedinou příčinou projednávané nehody. Žalovaný nezohlednil konkrétní situaci a pouze mechanicky užil nepřiléhající judikaturu.

VI. Jednání před krajským soudem

24. Dne 9. 6. 2021 se konalo u krajského soudu jednání ve věci. Krajský soud upozornil žalobkyni a žalovaného, že v průběhu řízení došlo ke změně ve složení soudu. Samosoudkyni, které byla věc původně přidělena, ke dni 31. 12. 2020 zanikla funkce soudkyně z důvodů podle § 94 písm. a) zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích. V souladu s platným rozvrhem práce krajského soudu pro rok 2021 byla tato věc přidělena novému samosoudci. Oba účastníci dostali možnost namítnout jeho podjatost. Námitku podjatosti však nevznesli.
25. Po zahájení řízení dostali oba účastníci možnost shrnout svou pozici ve věci. Následovala rekapitulace spisového materiálu, ze kterého krajský soud vypíchl nejpodstatnější části správního spisu. Následně přistoupil k dokazování. Provedl k důkazu listinou obsah článku z webového portálu ČT24, který se věnoval výzkumu Centra dopravního výzkumu („CDV“) a stresu, kterému čelí řidiči MHD („článek o stresu řidičů MHD“; článek je on-line dostupný zde: <https://bit.ly/3vbuMIF>). Plyne z něj, že se řidiči MHD musejí koncentrovat na složitou dopravní situaci ve městě, ovládat vozidlo velkých rozměrů a navíc přicházejí do kontaktu s cestujícími. I proto je zátěž řidičů MHD podle výzkumu CDV vyšší než zátěž pilotů dopravních letounů. Z vyjádření psychologa CDV uvedeného v tomto článku plyne, že se řidiči MHD při práci setkávají na silnicích například s agresivními či neukázněnými řidiči, a současně je na ně tlak po strážce dodržování jízdního řádu, aby neměli takzvané podjezdy, tedy že přijedou do nějaké zastávky třeba dříve, což je potom penalizováno.

26. Krajský soud také k důkazu provedl videozáznam. Obě strany pak měly možnost jej ze svých pozic okomentovat, popsat a spojit se související argumentací. Vyjádřily se i k článku o stresu řidičů MHD. Zástupce žalobkyně mj. zdůrazňoval, že pokud by se prosadil názor žalovaného, tak by to mohlo vést k dopravnímu kolapsu na dané frekventované křižovatce, kde by museli řidiči MHD vždy vyčkat, až bude cesta volná ze všech pruhů, tedy i odbočovacích. Zástupce žalovaného poukazoval na skutečnost, že s ohledem na rychlost, jakou žalobkyně jela, mohla celou situaci předvídat. Nebyla podle něj až tak výjimečná a mimořádná, aby se žalobkyně nemohla zachovat podle pravidel silničního provozu. Další důkazní návrhy již obě strany neměly, soud proto dokazování ukončil a dal účastníkům prostor k závěrečným návrhům. Žalovaný mj. upozornil na to, že se o přestupku řidiče osobního vozu a žalobkyně muselo vést společné řízení. Řidič osobního vozu se přitom neodvolal a výrok o jeho vině a trestu tedy nabyl právní moci. Po skutkové stránce přestupky obou sice souvisí, ale nesouvisí spolu právně. Musí se proto hodnotit samostatně. Žalobkyně situaci podcenila a projela křižovatkou, aniž by zastavila. Řidič osobního vozu neporušil své povinnosti hrubým způsobem. Ve smyslu judikatury Ústavního soudu proto měla žalobkyně jeho jednání předvídat. Po přerušení jednání soud vyhlásil tento rozsudek.

VII. Posouzení věci krajským soudem

a. Obecná východiska

27. Z pohledu práva jde v této věci o otázku *zavinění žalobkyně za přestupek*, který jí správní orgány daly za vinu. Podle žalovaného mohla předvídat jednání řidiče osobního vozu a jednala v nevědomé nedbalosti. Tu zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky („zákon o odpovědnosti za přestupky“) v 15 odst. 3 písm. b) definuje tak, že „pachatel *nevěděl*, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, *ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl*.“
28. Jak vysvětluje komentářová literatura, tato forma nedbalosti se skládá ze dvou znaků, které musí pachatel splnit současně. Prvním znakem je skutečnost, že pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, tedy že nevěděl, že může ohrozit nebo porušit zájem, proti kterému přestupek směřuje a který příslušné ustanovení především chrání (objekt přestupku). Druhým znakem je skutečnost, že to pachatel vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl, tedy dodržení *určité míry opatrnosti*. Nezachování této určité míry opatrnosti můžeme posuzovat podle objektivních a subjektivních kritérií, která musí pachatel naplňovat spolu se svojí povinností vědět a možností vědět současně. Zákon o odpovědnosti za přestupky v případě přestupků spáchaných z nevědomé nedbalosti zakládá odpovědnost na povinnosti, ale současně i na možnosti předvídat způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem [Vetešník, P. § 15 (Zavinění). In: Jemelka, L., Vetešník, P. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Zákon o některých přestupcích*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2020, s. 115].
29. Nejvyšší správní soud k tomu ve své judikatuře uvedl: „Objektivní kritéria požadují na každém adresátu normy stejnou míru opatrnosti a předvídavosti (s přihlédnutím k případné zvláštní vlastnosti či postavení pachatele), jejich výrazem jsou okolnosti konkrétního případu a povinnost vědět. Subjektivní kritéria na druhé straně představují takovou míru opatrnosti, kterou je schopen zachovat pachatel v konkrétním případě, přičemž je nutno brát zřetel na jeho individuální charakteristiky a zvláštní okolnosti

každého případu. Projevem subjektivního pohledu tak jsou osobní poměry pachatele a možnost vědět.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 As 13/2008-53). K objektivní míře odpovědnosti Nejvyšší správní soud dále uvedl, že: „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.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 3. 2012, č. j. 1 As 22/2012-55).

30. Oba účastníci řízení pak odkazují na tzv. *princip omezené důvěry v dopravě*. Podle něho obecně po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání, nelze-li na to usuzovat ze specifických okolností dané situace. Toto pravidlo však neplatí absolutně. Účastník silničního provozu, který porušil výrazným způsobem pravidla provozu na pozemních komunikacích, se principu omezené důvěry nemůže dovolávat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008-51, č. 1707/2008 Sb. NSS; či rozsudek ze dne 27. 8. 2014, č. j. 1 As 97/2014-29).
31. Princip omezené důvěry v dopravě ve své judikatuře vyložil i Ústavní soud v nálezu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, na nějž při jednání odkazoval žalovaný. Ústavní soud v něm uvedl, že „[j]de-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, k níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je nutné zohlednit jednak to, *zda se řidič svým jednáním dopustil porušení konkrétních právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích*, jakož i to, *zda měl možnost a schopnost předvídat, že k nehodě dojde*. V takovém případě se uplatní tzv. princip omezené důvěry v dopravě, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak.“
32. Ve věci řešené Ústavním soudem šlo o otázku zavinění stěžovatele za přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Toho se měl dopustit tím, že při odbočování vlevo omezil a ohrozil předjíždějícího motocyklistu, který do něj narazil. Motocyklista předjížděl řadu vozidel tvořenou automobilem řízeným stěžovatelem, dalším nezjištěným automobilem a nákladním vozidlem v době, kdy stěžovatel signalizoval odbočení vlevo. Při odbočování stěžovatele vlevo motocykl vrazil do zadní části jím řízeného vozidla. Za uvedené situace Ústavní soud zrušil rozhodnutí obecných trestních soudů, které shledaly stěžovatele-řidiče odbočujícího vozidla vinným. Uvedl přitom, že „[ř]idič osobního motorového vozidla může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že *pokud s dostatečným předstihem (řádně) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat*.“ (bod 16 citovaného nálezu).
33. Ústavní soud v daném nálezu dodal, že „[z]anedbání potřebné míry opatrnosti (jako předpoklad nedbalostního zavinění) je však třeba vyvozovat z konkrétních skutkových okolností, řádně zjištěných důkazním postupem před obecnými soudy. *Nelze tak činit pouze na základě zpětné úvahy, podle které, došlo-li ke škodlivému následku, byla automaticky potřebná míra opatrnosti zanedbána*. (...). Soudy musí pečlivě zkoumat, zda stěžovatel nevěnoval dění za sebou pozornost vůbec anebo spoléhal na to, že neexistuje překážka znemožňující mu bezpečné odbočení - za situace, kdy viditelní účastníci provozu reagují na jeho přípravu k odbočovacím manévru. *Pokud stěžovatel učinil před zahájením odbočování*

nezbytné kroky se zvýšenou opatrností, nelze mu klást za vinu, že nepředpokládal jízdu řidiče porušujícího celou řadu pravidel silničního provozu hrubým způsobem. Opak by totiž vedl k absurdnímu závěru, že každý řidič musí vždy a za všech okolností počítat s tím, že ostatní účastníci silničního provozu jeho pravidla nedodržují; takový závěr by však byl v rozporu s účelem platných pravidel silničního provozu“ (bod 22 citovaného nálezu).

34. Z usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, na nějž odkazoval i žalobce, vyplývá další výjimka ze zmíněného principu omezené důvěry. Řidič motorového vozidla podle Nejvyššího soudu *nemůže spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi* (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). *Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může jen v případě, že z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude.* Mohou však nastat situace, kdy i tito účastníci vytvoří řidiči svým *náhlym neočekávaným a nepředvídatelným vstoupením do vozovky překážku, jež může být pro řidiče i objektivně nezvládnutelná.* V takovém případě řidič neodpovídá za vzniklý protiprávní následek.
35. V daném případě Nejvyšší soud potvrdil rozhodnutí nižších soudů, které shledaly vinným řidiče osobního motorového vozidla, jenž smrtelně srazil chodkyni. Chodkyně se původně pohybovala při krajnici silniční komunikace. Náhle pak změnila směr a v prostoru 5 až 10 m před začátkem přechodu pro chodce vstoupila do vozovky, kterou začala přecházet. Řidič vozidla přes okamžité brzdění a uhýbání nedokázal vozidlo zastavit, zpomalit, či provést výhybný manévr, aby zabránil střetu. Nejvyšší soud konstatoval, že hlavní příčinou dopravní nehody bylo jednání poškozené. Jednání řidiče přesto neodpovídalo principu omezené důvěry v dopravě. Nešlo o situaci, kde chodec vytvoří řidiči svým náhlým neočekávaným a nepředvídatelným vstupem do vozovky objektivně nezvládnutelnou překážku. Dopravní značení upozorňovalo, že na pozemní komunikaci je přechod pro chodce. Řidič měl povinnost přizpůsobit jízdu, byť nahodilý, ale předvídatelné situaci, pokud viděl chodkyni, která se blížila k přechodu pro chodce. Za dané situace měl již v momentě spatření chodkyně snížit rychlost (v té době jel rychlostí nejméně 100 km/hod.), aby mohl reagovat na její případný vstup do vozovky v těsné blízkosti přechodu. Viditelnost navíc zhoršoval začínající soumrak. Pokud by řidič včas snížil rychlost a přesto by ke střetu s poškozenou došlo, nemusel ji usmrtit (s těmito východisky pracoval i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 8. 2014, č. j. 1 As 97/2014-29, body 25-26).
36. Nejvyšší správní soud se k principu omezené důvěry vyjádřil v rozsudku ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89. Skutek spočíval v tom, že žalobkyně při odbočování nedbala zvýšené opatrnosti a ohrozila za ní jedoucí motorové vozidlo. Podle Nejvyššího správního soudu není „[p]otřebné a ani vhodné od sebe odlišovat obě povinnosti, tedy *neohrozit jiné řidiče a dbát zvýšené opatrnosti*, neboť jde o povinnosti, které jsou skutkově provázané a bezprostředně spolu souvisí. (...) žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo včasným zapnutím ukazatele a současně snižovala rychlost. Je tak zjevné, že splnila první povinnost, kterou zákon při odbočování ukládá, neboť dala včasné znamení o změně směru jízdy; současné snížení rychlosti je třeba chápat jako jeden z úkonů souvisejících s plněním povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Tyto úkony samy o sobě nicméně nemohou

postačovat, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích (...). S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně 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, neznámá, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit.* Jinak řečeno, v okamžiku, kdy žalobkyně 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.“

37. Nejvyšší správní soud na výše uvedené závěry navázal v rozsudku ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, ale v této věci dospěl k opačnému rozhodnutí a zrušil rozhodnutí o vině přestupce. Šlo opět o přestupek spočívající v porušení povinností řidiče vozidla při odbočování vlevo. Nejvyšší správní soud uvedl, že „[p]okud tedy za odbočujícím vozidlem zahájí jiné vozidlo předjížděcí manévr, 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.*“
38. Z uvedené judikatury lze dovodit mimořádný význam konkrétních skutkových okolností, zejména časového průběhu nehody, či přesněji časového úseku, během něhož se řidič (obviněný z přestupku) rozhoduje a zjišťuje, zda může provést odbočovací manévr. Skutkové odlišnosti, odůvodňující aplikaci či naopak odlišení se od daných závěrů judikatury, tedy mohou být velice malé a – z hlediska časového – mohou být až v hodnotách jednotek sekund (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018-29).

b. Použití obecných východisek v konkrétních okolnostech této věci

39. Krajský soud pro přehlednost opakuje, že podstata přestupku, který podle správních orgánů žalobkyně spáchala, spočívá v *nesplnění povinnosti chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovala život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní* [§ 4 písm. a) zákona o silničním provozu]. Tuto povinnost by podle nich žalobkyně splnila, pokud by vyčkala a přesvědčila se, že řidič osobního vozu skutečně dokončí jím avizovaný manévr odbočení vpravo. Správní orgány uznávají, že žalobkyně jednala v nevědomé nedbalosti. Sice tedy nevěděla, že může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům to podle nich vědět měla a mohla. Tímto zájmem, který chrání § 4 písm. a) zákona o silničním provozu je ohleduplné a ukázněné chování účastníků silničního provozu, kteří musí pamatovat na život, zdraví a majetek jiných i svůj vlastní.
40. Krajský soud však má za to, že tu *zavinění žalobkyně (alespoň ve formě nevědomé nedbalosti) chybí.* Nejprve lze navázat na závěr shrnutí obecných východisek a časový aspekt věci. Jak plyne z videozáznamu i jeho popisu, manévr řidiče osobního vozu byl opravdu náhlý. Žalobkyně měla na reakci *prakticky jednu vteřinu.* Za situace, ve které vůbec nic

nenasvědčovalo tomu, že řidič osobního vozu udělá, co udělal. S odkazem na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011 (srov. jeho shrnutí v bodech 34 a 35 výše) řidič osobního vozu vytvořil žalobkyni svým *náhlým, neočekávaným a nepředvídatelným manévrem vybočení vlevo s cílem pokračovat rovně po ulici Březnické objektivně nezvládnutelnou překážku.*

41. V porovnání s kauzou řešenou Nejvyšším soudem, kde dopravní značení upozorňovalo na přechod pro chodce, tu nebylo dopravní značení, které by žalobkyni navádělo k tomu, aby předvídala, že řidič osobního vozu jedoucí v odbočovacím pruhu s tomu odpovídajícím zapnutým blinkrem ve skutečnosti neodbočí. Značka „Dej přednost v jízdě“ ji vedla k tomu, aby dala přednost řidičům jedoucím rovně (oběma směry) po ulici Březnické. Pokud řidič osobního vozu byl v odbočovacím pruhu a ještě měl zapnutý blinkr doprava, což vše nasvědčovalo tomu, že do ulice Mostní odbočí, *neměl přednost v jízdě*, a žalobkyně ani neměla důvod se obávat, že neodbočí. *Žalobkyně důvodně spoléhala na to, že žalobce bude odbočovat doprava.*
42. Obavy, že tomu tak nebude, by mohla mít, pokud by řidič osobního vozu jel v prostředním pruhu vymezeném pro jízdu rovně a měl u toho zapnutý blinkr značící odbočení vpravo. Nebo pokud by řidič osobního vozu sice byl v pravém odbočovacím pruhu, ale měl (nechtěně) zapnutý blinkr doleva, nebo by v tomto pruhu blinkr v některém směru vůbec zapnutý neměl. Pak by už měla předvídat, že „něco nehraje“, brát na to ohled a ukázněně se snažit situaci vyřešit tak, aby nedošlo ke škodě na životu, zdraví a majetku kohokoliv. *V dané dopravní situaci ovšem nic nenasvědčovalo tomu, že „něco nehraje“.* Ani jiné okolnosti nevedly žalobkyni ke zvýšené opatrnosti. Situaci nelze přirovnat k situaci popisované Nejvyšším soudem v usnesení sp. zn. 6 Tdo 143/2011, jsou-li např. v blízkosti silnice děti, osoby těžce zdravotně postižené, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z instalovaných dopravních značek. Řidič osobního vozu zkrátka z ničeho nic provedl svůj manévry, který žalobkyně nemohla za daných okolností očekávat.
43. Na rychlost její reakce mělo odůvodněný vliv i rozhlížení se na křižovatce, zda se neblíží jiný vůz zleva nebo zprava. Krajský soud považuje za rozumné, důvěryhodné a praxi odpovídající vysvětlení žalobkyně, že toto rozhlížení se v trolejbusu si zabere delší čas. Je běžné, že pokud řidič na vedlejší cestě chce vjet na hlavní cestu a vidí na ní druhého řidiče v odbočovacím pruhu se zapnutým blinkrem, podle čehož všeho by se měl s plánovanou trasou tohoto řidiče míjet, tak zkontroluje, zda má cestu volnou ze zbylých stran a na hlavní cestu z té vedlejší vjede. Aniž by znovu kontroloval, zda řidič, který ho měl při odbočení minout, opravdu odbočil. *Správní orgány jakoby nezohlednily to, že se žalobkyně v moment změny směru řidiče vozidla mohla právě - důvodně a s delší časovou prodlevou - dívat doprava, zda má odtamtud cestu volnou.* Podle krajského soudu by jí přitom nešlo přičítat k tíži, pokud se po kontrole přednosti zprava vydala do křižovatky, pracovala-li s tím, že řidič osobního vozu odbočuje. Po žalobkyni proto nelze spravedlivě požadovat, aby stačila zareagovat. *Měla na to neúměrně krátký časový okamžik.* Sice v něm měla teoretickou možnost řidiče osobního vozu zpozorovat, avšak v praxi to mohl být zrovna ten časový úsek, v němž sledovala situaci na hlavní silnici z opačného směru, než odkud před její trolejbus vjel řidič osobního vozu (srov. shrnutí rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, v bodě 37 výše).
44. *Pokud tu byl za dané situace někdo, kdo mohl reálně předejít nárazu a vzniklou dopravní situaci řešit, pak to byl řidič osobního vozu.* Ten mohl předvídat, že pokud byl ve špatném pruhu (na což reagoval vybočením vlevo ve snaze projet pak křižovatkou rovně) a měl (byť

nevědomky) zapnutý blinkr doprava, tak by mohl řidiče trolejbusu, který měl zapnutý blinkr doleva, zmást a vyvolat v něm domněnku, že může vjet na hlavní silnici. Podle krajského soudu to byl právě řidič osobního vozu, kdo měl šlápnout na brzdu. V tomto směru lze odkazovat na výše citované závěry Ústavního soudu, který uvedl, že řidič může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že *pokud s dostatečným předstihem (řádne) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat*. To byl podle krajského soudu i případ žalobkyně. Měla zapnuté směrové světlo. Řidiči osobního vozu tedy dávala najevo úmysl odbočit vlevo. A ověřovala si, zda ze všech směrů má volnou cestu bez překážky, o čemž ji v případě řidiče osobního vozu důvodně přesvědčila jeho přítomnost v odbočovacím pruhu a zapnutý blinkr. Proto mohla začít odbočovat.

45. Pokud z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89, použitého obdobně v této věci, plyne povinnost *patříčně* se přesvědčit, zda odbočovací manévr neprotne jiné vozidlo - neboť domnělé splnění všech iniciačních povinností před zahájením odbočení neznamena, že žalobkyně neměla *přiměřeně* počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit - pak má krajský soud za to, že žalobkyně tyto své povinnosti splnila. Z citovaného rozsudku neplyne, že by tyto povinnosti měl řidič *vždy* či *za všech okolností* před započatím odbočování. Má jen povinnost *patříčně* se přesvědčit, zda nehrozí střet. A *přiměřeně* počítat s porušením povinností jiného účastníka silničního provozu. Jel-li řidič osobního vozu v pravém odbočovacím pruhu se zapnutým blinkrem doprava a vůbec nic nenásvědčovalo tomu, že v mžiku oka změní svůj směr a vydá se před trolejbus žalobkyně, přičemž se žalobkyně na hranici křižovatky rozhlížela a pojala přesvědčení, že může začít odbočovat, pak toto její jednání uvedeným podmínkám *patříčnosti* a *přiměřenosti* odpovídalo. Žalobkyně *patříčně* kontrolovala, zda může na hlavní cestu vjet. A mohla *přiměřeně* vycházet z toho, že řidič osobního vozidla odbočí (srov. také rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2016, č. j. 2 As 144/2016-53, bod 18; situaci poškozené v dané věci, která podle Nejvyššího správního soudu nenesla spoluvinu za nehodu, lze totiž připodobnit situaci žalobkyně v této věci).
46. Podle krajského soudu proto nelze uzavřít, že by jednala bezohledně či neukázněně a pomíjela by život, zdraví a majetek jiných i svůj vlastní, což je zájem, který chrání § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Pro jeho porušení ji přitom správní orgány shledaly vinnou. Z *videozáznamu* i z *dalšího obsahu spisového materiálu* neplyne, že by učinila *cokoliv špatně*. A že mohla či měla vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět, že pokud se v křižovatce rozjede, tak poruší zájem na ohleduplnosti, kázni a prevenci újmy na něčím životě, zdraví či majetku. *Jediným viníkem nehody, který naopak neudělal správně nic, byl v očích krajského soudu řidič osobního vozu*. Nejenže si nevypnul blinkr a jel nechtěně v odbočovacím pruhu, což vše značilo ostatním účastníkům provozu, že bude odbočovat. Ale nadto v kritický moment, ve kterém si uvědomil, že je ve špatném pruhu, vyřešil situaci zřejmě nejhorším možným způsobem. Namísto zpomalení či zastavení, aby předešel střetu, šlápl na plyn a pokusil se křižovatkou projet.
47. Krajský soud z těchto důvodů nesouhlasí s tím, co padlo při jednání, že by situace vzniklá „myškou“ řidiče osobního vozu nebyla ničím výjimečná a nestandardní. Řidič osobního vozu naopak vyvolal situaci náhlého a nečekaného nebezpečí. A byť jeho počínání zřejmě nedosahovalo vysokého standardu hrubého porušení pravidel silničního provozu, jako

tomu bylo ve věci řešené nálezem Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15 (viz bod 33 výše), s ohledem na výše popsané hodnocení manévru řidiče osobního vozu z toho nelze automaticky dovozovat, jak při jednání namítal žalovaný, že jej žalobkyně měla předvídat. Aby žalobkyně za těchto okolností nesla byt' jen díl odpovědnosti za střet se řidičem osobního vozu, se krajskému soudu jeví být nespravedlivé. Nezavinila ho.

48. Žalovaný pak dovozuje nevědomou nedbalost žalobkyně z toho, že si jako řidička trolejbusu musela uvědomovat, že řidiči neznalí místních poměrů na dané křižovatce jezdí v špatném pruhu, neboť její pracovní zařazení naopak předpokládá velmi dobrou znalost místních poměrů. Skutečnost, že by často docházelo na daném místě ke stejným chybám, jakých se dopustil řidič osobního vozu, však není podle krajského soudu obecně známou skutečností, kterou by nebylo nutné prokazovat. Žalovaný v tomto směru pak dokazování neprováděl (např. na základě výsledku jiných řidičů, či ještě konkrétněji řidičů trolejbusu). *Muselo by navíc jít o skutečnost natolik obecně známou, že by jí musela disponovat i žalobkyně.* Žalovaný se ani nezabýval tím, zda právě řidič osobního vozu (ne)byl „řidičem známým místních poměrů“, což je sama o sobě velmi neurčitá kategorie, na níž by trestní odpovědnost záviset nemohla. To vše by – obzvláště v řízení o trestním obvinění – magistrát a žalovaný museli prokázat. *Skutečnost, že by na dané křižovatce řidiči často jezdili ve špatném pruhu, s níž pak měla pracovat žalobkyně, která jednala nedbale, jestliže nepočkala na odbočení (nebo projetí) řidiče osobního vozu, tedy odnikud neplyne.* Nemohla proto tvořit jeden z pilířů rozhodnutí žalovaného. Krajský soud navíc považuje za přesvědčivý argument žalobkyně, že *pokud by kvůli předvídání špatně zvoleného jízdního pruhu i nechtěně zapnutého blinkru bylo vždy na dané křižovatce třeba čekat na „úplné volno“ na ulici Březnické, pak by to mohlo vést k podstatnému narušení plynulosti provozu v daném místě.*
49. Podobně neobstojí ani tvrzení žalovaného, že žalobkyně mohla řidiče osobního vozu vidět se zapnutým blinkrem již od předcházející křižovatky. Proto podle žalovaného opět měla zpozornět a počkat pro jistotu, zda opravdu odbočí. *Z videozáznamu ovšem jasně plyne, že to nebylo v možnostech žalobkyně, která přijela na křižovatku v době, kdy už řidič osobního vozu jel po ulici Březnické.* Žalobkyně v tomto kontextu důvěryhodně vypovídala, že viděla řidiče osobního vozu jet se zapnutým blinkrem v odbočovacím pruhu cca 15 až 20 metrů od spodní křižovatky, tj. křižovatky ulic tř. Tomáše Bati a Březnická. Žalobkyně tedy nemohla jakkoliv dovozovat, že má řidič osobního vozu nechtěně zapnutý blinkr. Byla naopak v dobré víře, že bude odbočovat.
50. Již rozhodnutí magistrátu stálo na logickém rozporu povinnosti žalobkyně očekávat manévr řidiče osobního vozu, který byl podle magistrátu současně neočekávatelný. Rozhodnutí žalovaného to ovšem nenapravilo. Ve snaze vyztužit závěr o vině žalobkyně vedlo spíše k tomu, že stojí na „hliněných nohou“ domněnek o znalosti žalobkyně o nejistotě řidičů na dané křižovatce a její možnosti vidět, že řidič osobního vozu jede se zapnutým blinkrem již od předchozí křižovatky. To ovšem k závěru o vině v řízení o trestním obvinění, jakým je i řízení o přestupku, nemůže postačovat. I zde platí, že o zavinění žalobkyně nemůže být pochyb. Existují-li, pak princip v pochybnostech ve prospěch obviněného (*in dubio pro reo*) vede k závěru o absenci zavinění žalobkyně (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2011, č. j. 7 As 97/2011-68).
51. Na těchto závěrech nic nemění ani poukaz žalovaného na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32. Krajský soud s ním výše pracoval (viz body 37 a 43) a vysvětlil, že z něj plyne *důležitá role časového úseku, který žalobkyně měla k reakci*

na manévr řidiče osobního vozu. Z daného rozsudku tedy nelze zjednodušeně dovozovat, že žalobkyně měla před rozjetím se na křižovatce předvídat, že řidič osobního vozu poruší své povinnosti a náhle změni směr, což povede ke kolizi.

52. Podobně nepřiléhavě pak žalovaný pracuje s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2013, č. j. 8 As 98/2012-28. Žalovaný z něj pro tento případ dovozuje, že pokud existuje povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům při odbočování vlevo, přestože takto protijedoucí vozidlo nezastavilo na červené, pak žalobkyně měla dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní komunikaci a dbát zvýšené opatrnosti. V první řadě krajský soud připomíná, že magistrát upustil od kvalifikace jednání žalobkyně coby nedání přednosti v jízdě. V druhé řadě pak upozorňuje, že i podle tohoto rozsudku princip omezené důvěry vede k povinnosti *přiměřeně* počítat s tím, že jiný účastník provozu může svou povinnost porušit a sám nemusel jednat podle pravidel pro odbočování (bod 22 citovaného rozsudku). Jak již krajský soud vysvětlil výše (bod 45), právě *přiměřenost* je v konkrétních okolnostech této věci důležitá. Jsou to specifické okolnosti této věci, které ji od citovaného rozsudku odlišují. Podle krajského soudu žalobkyně z důvodů neočekávatelného manévru řidiče osobního vozu neměla jakoukoliv indicii, aby předvíдалa, že se stane, co se stane. Nemohla proto s jednáním řidiče osobního vozu za daných okolností ani *přiměřeně* počítat.
53. Podle krajského soudu pak neobstojí argument žalovaného, že magistrát zhodnotil klamavost jednání řidiče osobního vozu při změně kvalifikace přestupku žalobkyně. Pokud totiž zhodnocení klamavosti manévru řidiče osobního vozu mělo k něčemu vést, měl to být s ohledem na výše uvedené závěr o absenci zavinění žalobkyně. Magistrát ovšem podřadil její jednání pod *velmi obecnou a nemálo vágní generální klauzuli* § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Správní orgány vykládají dané ustanovení – vyžadující *ohled, kázeň a uvědomění si ochrany života, zdraví a majetku* – tak, že dává základ pro trestní postih řidičů na vedlejší silnici, kteří na křižovatce nevyčkají na odbočení vozu z hlavní silnice, ač je má tento vůz v křižovatce minout, protože je v odbočovací pruhu a má v daném směru zapnutý blinkr, vjedou do křižovatky a tam dojde ke střetu s vozidlem onoho původně odbočujícího řidiče, který náhle změnil směr jízdy a sám se nepokusil vhodným způsobem střetu předejít. Podle krajského soudu ovšem tato interpretace představuje *nepřípustně extenzivní výklad daného ustanovení*. Postrádá nutnou *předvídatelnost* pro jeho adresáty (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2015, č. j. 1 As 236/2014-22, bod 26).
54. Magistrát dané ustanovení použil spíše jako „sběrnou“ skutkovou podstatu, protože se mu nepodařilo prokázat naplnění všech obligatorních znaků jiného konkrétnějšího přestupku. V očích krajského soudu však takový postup představuje nepřipustně široké sankční využití zákona o silničním provozu. Podobné *plíživé rozšiřování trestní represe* zapovídá čl. 39 Listiny základních práv a svobod (viz např. nálezy Ústavního soudu ze dne 5. 8. 2010, sp. zn. III. ÚS 2278/07, či ze dne 24. 9. 2019, sp. zn. II. ÚS 698/19).
55. Nadto by daný výklad správních orgánů mohl v případě řidičů městské hromadné dopravy mít negativní účinek, který by ještě zvýšil jejich již tak vysokou míru stresu, které čelí (srov. při jednání k důkazu provedený obsah článku „Řidiči MHD jsou ve větším stresu než piloti dopravních letadel“, bod 25 výše). Praxe postihu za nedodržení povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu by skýtala velký prostor ke svévoli a hrozbě postihu v případě každé nehody, jíž se účastní vozidlo městské hromadné dopravy. Již sama hrozba podobného stíhání by zvyšovala stres a možnou nervozitu řidičů vozidel

městské hromadné dopravy. Mohla by proto vést k více nehodám a paradoxně tak jít proti zájmům, jež má § 4 písm. a) zákona o silničním provozu chránit. To by byl nežádoucí důsledek použití tohoto ustanovení způsobem, jakým ho v této věci použily správní orgány, které to navíc ještě vydávaly za prospěšné žalobkyni.

56. Krajský soud v neposlední řadě dluží žalovanému reakci na argument, který vznesl při jednání, že je třeba z pohledu práva hledět samostatně na jednání řidiče osobního vozu, který se ve společném přestupkovém řízení neodvolal, a jednání žalobkyně, která se odvolala. Podle krajského soudu v první řadě nemůže mít tato procesní situace vliv na výše popsané hmotněprávní posouzení věci. Proto nelze po hmotněprávní stránce odhlížet od jednání řidiče osobního vozu. Jak plyne z výše podaných obecných východisek, posouzení právní otázky zavinění žalobkyně se musí zakládat na pečlivém zhodnocení *všech okolností věci*.
57. Krajský soud proto uzavírá, že správní orgány dospěly k nezákonnému závěru, pokud shledaly, že žalobkyně spáchala přestupek v nevědomé nedbalosti. Podle krajského soudu pro ni nebyl manévr řidiče osobního vozu předvídatelný. Žalobkyně nevěděla, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, a *vzhledem ke specifickým okolnostem střetu s řidičem osobního vozu a svým osobním poměrům to vědět neměla, ani nemohla*. Žalobní námitky jsou proto důvodné.

VIII. Závěr a náklady řízení

58. Krajský soud z výše uvedených důvodů zrušil rozhodnutí žalovaného pro nezákonnost spočívající ve shledání její viny z přestupku, ač tu zavinění žalobkyně chybělo (§ 78 odst. 1 s. ř. s.). Tato vada se týká i řízení před městským úřadem, krajský soud proto přistoupil nejen ke zrušení rozhodnutí žalovaného, ale také ke zrušení rozhodnutí městského úřadu (§ 78 odst. 3 s. ř. s.). Věc vrátil k dalšímu řízení žalovanému (§ 78 odst. 4 s. ř. s.).
59. Žalobkyně měla ve věci úspěch, proto jí vzniklo právo na náhradu nákladů řízení vůči žalovanému. Výrokem II. tohoto rozsudku soud uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobkyni do 30 dnů od právní moci rozsudku náhradu nákladů řízení o žalobě v celkové výši 21.581 Kč k rukám jejího zástupce.
60. Tato částka se skládá ze zaplaceného soudního poplatku 3.000 Kč za podání žaloby, z částky 12.400 Kč za čtyři úkony právní služby zástupce žalobce, spočívající v přípravě a převzetí věci podle § 11 odst. 1 písm. b) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb č. 177/1996 Sb. („advokátní tarif“), dvou podání ve věci (žaloba a replika) [§ 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu] a účasti na jednání před soudem [§ 11 odst. 1 písm. g) advokátního tarifu]. K tomu je třeba připočíst paušální náhrady hotových výdajů [§ 13 odst. 4 advokátního tarifu] za čtyři úkony právní služby po 300 Kč. Zástupce žalobce také doložil registraci k DPH, o kterou v částce 2.856 Kč krajský soud přiznanou odměnu navýšil. Zástupce žalobce kromě toho uplatnil náhradu cestovního a proměškaného času. Jde o náhradu nafty ve výši 350 Kč (trasa ze sídla zástupce žalobce ke krajskému soudu podle serveru *mapy.cz* trpí 98,5 kilometrů, celkem tedy za trasu tam a zpět 197 km; cesta byla realizována osobním vozem, který má podle doloženého technického průkazu spotřebu 5,4 litrů na 100 kilometrů, přičemž cena nafty za rok 2021 podle vyhlášky č. 589/2020 Sb. činí 27,2 Kč za litr, plus DPH) a náhradu amortizace vozidla ve výši 1049 Kč (paušální náhrada za rok 2021 ve výši 4,4 Kč x 197 kilometrů plus DPH). Nadto žalobce

uplatnil náhradu za ztrátu času za cestu ze sídla advokátní kanceláře ke krajskému soudu ve výši 726 Kč (cesta trpí podle serveru mapy.cz 1:20 h, v případě cesty tam a zpět se tedy jedná o šest započatých půlhodin po 100 Kč plus DPH).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení podat kasační stížnost u Nejvyššího správního soudu. *Nejvyšší správní soud kasační stížnost proti tomuto rozsudku odmítne pro nepřijatelnost, pokud nebude svým významem podstatně přesahovat vlastní zájmy stěžovatele.* V řízení o kasační stížnosti musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, pokud má stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno, 9. 6. 2021

Martin Kopa, v. r.
samosoudce