



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Martinem Kopou ve věci

žalobce: **Mgr. V. P.**
bytem
zastoupen JUDr. Stanislavem Machkem
advokátem se sídlem Hvězdova 1716/2b, 140 00 Praha 4
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 26. 3. 2018, č. j. KUZZL-61226/2017,
sp. zn. KUSP-61226/2017/DOP/Mu,

takto:

- I. Žaloba *se zamítá*.
- II. Žalobce *nemá právo* na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému *se nepřiznává* náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Žalobce se při odbočování vlevo střetl s policejním vozem v civilním provedení, který ho právě v naléhavé situaci předjížděl. Spor je o tom, zda žalobce mohl policejní vůz jedoucí v obci rychlostí cca 83 km/h vidět, než započal odbočování, a zda ho svým manévrem ohrozil a nedbal zvýšené opatrnosti. Podle správních orgánů se tak stalo. Krajský soud musel posoudit, zda má tento závěr oporu v provedeném dokazování.

II. Skutkové okolnosti a rozhodnutí správních orgánů

2. Dne 9. 12. 2016 v 17:45 se v Kunovicích stala dopravní nehoda. Žalobce, který měl v autě manželku a dvě děti, chtěl odbočit doleva z tř. Vítězství do ulice Na Řádku. Započal odbočovací manévr. A v tom se střetl s černým vozidlem Volkswagen Passat, které právě předjíždělo řadu vozidel za žalobcem. Chtělo pokračovat rovně po tř. Vítězství po mostě přes řeku Olšavu. Šlo ve skutečnosti o policejní vůz, který spěchal k vážné dopravní nehodě. Po střetu s vozidlem žalobce policisté vjeli vlevo na chodník a narazili do ochranného zábradlí mostu. Při nehodě vznikla hmotná škoda a jeden z policistů utrpěl lehčí zranění.
3. Městský úřad Uherské Hradiště („městský úřad“) zahájil se žalobcem řízení o přestupku. Jeho hlavním předmětem bylo obvinění, že žalobce porušil § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“). Podle tohoto ustanovení platí: „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.*“
4. Dne 10. 4. 2017 se konalo ústní jednání. Během něj vypovídal svědek Petr Sladký. Se svým vozidlem odbočil od Hypernovy vpravo, jel do Kunovic. Před ním jela nějaká vozidla, tak dvě, tři. Za ním určitě bylo nějaké další vozidlo. Před mostem před sklenářstvím pak slyšel z venku sirénu, jeho slovy „takovou tu fanfáru“. Podíval se do zrcátka a viděl modré záblesky. Viděl je přes auto, které jelo za ním. Proto začal uhýbat vpravo k čáře krajnice a brzdil. Jel zhruba 45 km/h. Víc to v té koloně nešlo. Jakmile uviděl to blikání, ještě zpomalil. Zhruba uprostřed mostu uslyšel ránu a najednou to blikalo vedle něj. Zaparkoval za mostem a pěšky došel na místo nehody. Policista si vzal jeho údaje pro případné svědectví. Projelo tam následně další policejní auto se zapnutými majáky. Jedno další policejní auto pak na místě nehody zastavilo. Policejní auto bylo v koloně asi 15-20 metrů za ním. Jak přibrzdžoval, tak se přibližovalo.
5. Dalším svědkem, který vypovídal, byl M. J. Jel od centra Kunovic. U mostu přes řeku Olšavu viděl v protisměru přibrzdžující vozidlo. Jel rychlostí cca 50–55 km/h. V jeho jízdním pruhu v protisměru žádné auto neviděl. Uviděl ale vzadu od Hradiště modrá světla. Vzápětí se auto, které jelo za výše zmíněným přibrzdžujícím (a na krajnici uhýbajícím) autem, začalo na toto přibrzdžující auto lepit. Jako by ho chtělo objet. V tu chvíli však zezadu přijelo třetí auto, to policejní. Viděl, že se musí střetnout. Už si myslel, že má po autě. Snažil se uhnout do ústí křižovatky s uličkou za mostem. Auta ho minula. Náraz neviděl, jen ho slyšel. Ve zpětném zrcátku viděl, že se tam nějak pomotali a pak brzdili. Po cestě zpátky viděl, že tam policisté stále tu věc řeší. Dal jim na sebe kontakt. Na dotaz, zda slyšel policejní sirénu, řekl, že myslí, že ne. Policejní světla viděl na předním nárazníku dole.
6. Dále vypovídal svědek V. S. Vyjížděl od OD Slovácko. Stál jako první na signál s červeným světlem. Chtěl odbočit vlevo na Hradiště. Najednou viděl v protisměru z obchvatu sjíždět černý Volkswagen Passat, který měl v provozu modře blikající světla a policejní sirénu. Registroval ho hned na horizontu. Jak to přesně houkalo neví, byl to policejní zvuk, klasická siréna. Před ním nejelo nic, sjížděl sám a odbočil pak vlevo ve směru na Kunovice. Manželku upozorňoval, že svítí jako „vánoční stromeček“. Vnímal ten vůz, protože

pracoval v Rametu, kde do aut montovali právě tyto blikáče. Policejní vůz odbočil na Kunovice, on pak vlevo na Hradiště. Víc k tomu neví. Při následném návratu domů do Kunovic viděl v ústí ulice Na Řádku hasiče, možná i sanitku. V dané ulici bydlí a nechtěl se tam motat. Přítel jeho dcery je policista. Také v tisku byla výzva, aby se přihlásil případný svědek. Proto příteli jeho dcery řekl, že pokud s ním vyšetřující policisté chtějí mluvit, tak ať mu zavolají. K dotazu, co vše na policejním voze svítilo, V. S. uvedl, že dvě modrá světla v nárazníku, třetí za čelním sklem na palubní desce a vzadu pod střechou za sklem.

7. Policista J. Š. jako svědek vypověděl, že řídil služební vůz Volkswagen Passat v civilním provedení. Přijeli do Uherského Hradiště, odkud je veleli do Strání na nehodu s těžkým zraněním. Vozidlo mělo v provozu dvě modrá blikající světla v masce, pod čelním sklem jedno velké a vzadu dvě malá světla. Rozsvítili také potkávací světla. Magnetický maják nepoužili kvůli závadě po dřívější nehodě. Stále se spalovaly pojistky. Jako zvukové zařízení používali tzv. „horn“, což je jeden z druhů zařízení sirény. Automatické tři zvuky nefungovaly z důvodu závady majáku. Horn se spouští zároveň s automatickou sirénou pomocí tlačítka. Zní podobně jako lodní podtlaková siréna. Používá se jako doplnění výstražného zvukového zařízení. Kolega po celou dobu jízdy mačkal tlačítko s tímto zvukem. Poté, co odbočili vlevo z obchvatu na signál se zeleným světlem, jeli rychlostí asi 70 km/h. Viděl kolonu vozidel někde u autobazaru, kde kolona končila. V protisměru nic nejelo. Proto svědek Š. zapnul blinkr, najel si ke středu vozovky a předjížděl kolonu vozidel ve směru na Kunovice. Dbal potřebné opatrnosti, protože neměl na střeše maják. Neměl tak právo přednostní jízdy. Jak kolonu předjížděl, žádné auto nebylo uprostřed vozovky a nedávalo najevo úmysl odbočit vlevo. Žádné nemělo zapnutý blinkr, na to si dával pozor. Některá vozidla dokonce uhybala vpravo v reakci na modrá světla.
8. Asi deset metrů před křižovatkou u mostu do jeho jízdní dráhy zprava z řady vozidel vyjelo vozidlo žalobce. Nemělo zapnutý ukazatel směru jízdy. To si je zcela jistý. Aby zabránil střetu, strhl řízení vlevo na most. Vozidlo žalobce však narazilo do pravého předního kola policejního vozu, který se stal neovladatelným. Narazil pak levým bokem do zábradlí. Vystoupil z auta a běžel k místu, kde žalobce odstavil svůj vůz. Byl tam se ženou a dvěma dětmi ve vozidle. Ty zkontroloval, zda jsou v pořádku. Nehodu pak ohlásil. Svědek Š. nevěděl, kolik vozidel předjížděl. Na místě svědky nezajišťoval, protože se jeho kolegové udělalo špatně a volal mu sanitku. Vyšetřovat věc pak přijeli pan R., jeho nadřízený G. a věc zpracovával pan T. Po celou dobu, co jeli ze Starého Města, měli v provozu modrá světla na autě a horn.
9. Svědek M. K. byl spolujezdcem v policejním voze. Uvedl, že je operační důstojník poslal k dopravní nehodě s těžkým zraněním ve Strání. Měli po celou dobu zapnuté majáky – výstražná světla modré barvy umístěná na zadním okně nahoře, vpředu v přední masce a pak jedno za čelním sklem uprostřed. Tato světla blikají, svítí přerušovaně. Svědek K. ručně ovládal výstražné ruční znamení, tzv. horn. Automatické zvukové zařízení nefungovalo. Jeli směrem k centru Kunovic. Před nimi byla pomalu jedoucí vozidla. V protisměru nic nejelo, kolega proto začal daná vozidla předjíždět. Modrá světla stále blikala a svědek K. používal horn. Těsně před mostem přes řeku Olšavu z řady z ničeho nic vyjelo vozidlo žalobce doleva a došlo k nárazu. Policejní vozidlo střet odmrštil na most. Následně zůstali stát v protisměru. Podle svědka K. neměl žalobce zapnutý blinkr. Nevěděl, kolik vozidel předjeli, některá z nich se snažili posunout co nejvíc doprava, jiná

ne. Udělalo se mu poté zle a kolega mu zavolal záchrannou službu. Žalobce s jeho manželkou se omlouvali, že si jich vůbec nevšimli. Svědek K. utrpěl natažení a pohmoždění krční páteře.

10. Městský úřad vyslechl manželku žalobce. V autě byl naprostý klid, ani rádio nehrálo. Nic nestandardního neviděla, ani neslyšela. Často sleduje provoz za autem v pravém zrcátku. Žádné modré záblesky neviděla. Manžel dal směrovku. Jak jeli v pomalu jedoucí koloně, manžel ještě ubral rychlosti. Pak započal odbočovací manévr. V tu chvíli do nich něco narazilo. Svědkyni to překvapilo, nic takového nečekala. V první chvíli nevěděla, co se stalo. Pak si všimla, že na mostě manévruje a kličkuje auto, zabrzdilo až za ním. Jakmile zastavilo, viděla modré majáky uvnitř auta a pochopila, co se stalo. Po nehodě za nimi přiběhl svědek Š. a zjišťoval, zda se nic nestalo. Zhrozil se, jakmile uviděl děti. Zavolal hasiče, protože z vozidla žalobce unikaly provozní kapaliny. Pak přišel svědek K., který na ně začal nevybíravě, proč jim tam vjeli, pokud měli majáky a houkali. Svědkyně ovšem před střetem žádné majáky ani sirénu nezaregistrovala. Svědek K. začal trochu zhurta a hned dával žalobci dýchnout. To svědkyni nepřipadlo jako vhodné, pokud byl svědek nehody. Pak se na místo sjelo více policejních aut. Jeden z policistů se představil, že to bude vyšetřovat. Před nehodou ani po nehodě svědkyně neslyšela výstražný zvukový signál.
11. Samotný žalobce pak vypověděl, že jel v koloně vozidel rychlostí kolem 50 km/h, možná lehce pod touto hranicí. Chtěl na křižovatce odbočit doleva do ulice Na Řádku. Podíval se do levého zpětného zrcátka. Zkontroloval vozidlo za sebou, zda je dostatečně daleko. Zapnul blinkr doleva asi 89 metrů před odbočením, tedy včas. Poté zkontroloval provoz před sebou, zda může odbočit. Pak se ještě jednou podíval do zrcátka dozadu a odbočil. Nato došlo k nárazu zleva. Při kontrole v zrcátku viděl za sebou i situaci ve vedlejším pruhu. Podruhé se díval do zrcátka těsně předtím, než začal odbočovat. Mohlo to být několik vteřin mezi oběma pohledy, přesný čas říct nemůže. Hlavu dozadu neotáčel, situaci kontroloval jen v zrcátku. Před odbočením lehce přibrzdil. Po střetu uviděl, jak kolem něj proletělo auto. Vyšlo najevo, že šlo o policii. Střet si uvědomil v momentu, kdy ho uviděl před sebou. Světlo zaregistroval poté, co auto zastavilo. Zvukové znamení žádné nebylo. Registroval zadní světla. Interval mezi posledním pohledem do zrcátka a otočením volantů vlevo popsal tak, že *„to bylo těsně předtím. Pohled do zrcátka a otočení volantů.“* Před odbočením se speciálně díval do zrcátek dvakrát. Modrá světla v nich neviděl. Poprvé je uviděl až po zastavení policejního vozidla u krajnice. Policisté podle žalobce měli mít zapnutou sirénu a přizpůsobit jízdu tomu, že jedou v obci, kde je nějaký provoz.
12. Městský úřad se následně rozhodl ustanovit jako znalce Ing. F. K., Ph. D., z oboru dopravy městské a silniční, se specializací na technické posudky o příčinách dopravních nehod („znalec“). Znalec svůj posudek analyzující a popisující vznik nehody mezi vozidlem žalobcem a policejním vozem vypracoval dne 1. 7. 2017 („znalecký posudek“). Znalec dospěl k závěru, že v době střetu jel žalobce rychlostí cca 25 km/h (technicky přijatelné rozmezí stanovil na 20-30 km/h). Rychlost policejního vozidla byla cca 83 km/h (technicky přijatelné rozmezí 78-88 km/h). Podle znalce se žalobce ke křižovatce mohl blížit rychlostí 40 až 50 km/h, jak uvedl. Pokud znalec vyšel z jeho výpovědi ohledně místa započetí signalizace odbočení vlevo, tak k němu mohlo dojít šest vteřin před započítím manévru. V takovém případě by žalobce podle znalce změnu signalizoval včas.

Znalec ovšem také uvedl, že počátek signalizace změny směru nelze ověřit, tj. nelze ho potvrdit ani vyvrátit. Znalec dodal, že žalobce mohl v čase cca tři vteřiny před započítím odbočováním začít pozvolně snižovat rychlost ve vzdálenosti cca 50 metrů od počátku vyústění ulice Na Řádku. *Odbočovat mohl začít v čase přibližně dvě sekundy před střetem.* Od započetí odbočování do okamžiku střetu ujel zhruba 14 metrů.

13. Podle znalce nelze stanovit, kdy se přesně policista Š. rozhodl předjíždět. Ze spisových podkladů lze dovozovat, že to bylo ve vzdálenosti asi 140 metrů od křižovatky. *Mohlo to být přibližně čtyři vteřiny předtím, než žalobce započal odbočovat vlevo.* Policista Š. na manévr žalobce zareagoval prudkým brzděním v čase cca 0,8 vteřiny před střetem (technicky přijatelné rozmezí je 0,2 až 1, 1 vteřiny před střetem). Nereagoval opožděně. V čase šest vteřin před odbočením žalobce se policejní vůz mohl nacházet za jeho vozidlem ještě poměrně daleko, cca 90-100 metrů za ním. Žalobce v okamžiku šesti vteřin před odbočením vlevo ještě nemohl vidět za sebou samotné policejní vozidlo. Měl na to zřejmě zakrytý výhled jedoucími vozidly za ním. S ohledem na hustotu provozu ani nemusel vnímat světelný tok doplňkových výstražných modrých světel. *Na základě výpovědí svědků Juřika a Sladkého znalec dovodil, že žalobce mohl záblesky modrého světla vnímat nejpozději cca tři vteřiny před započítím odbočování, tj. v čase cca pět vteřin před střetem.* Policejní vozidlo v tom okamžiku mohlo být cca 70 metrů za vozidlem žalobce. *Pokud by se žalobce vzápětí podíval za sebe do levého zpětného zrcátka, tak by v čase dvou vteřin před započítím odbočování mohl vidět i modrá světla.* Policejní vozidlo se za ním mohlo nacházet ve vzdálenosti asi 56 metrů. Obrazně v tomto okamžiku mohlo vyjet „ze zakrytého výhledu“, který tvořila vozidla za žalobcem. Od tohoto okamžiku mohl žalobce policejní vozidlo vnímat, zejména jeho vpředu umístěná doplňková výstražná světla modré barvy.
14. Policista Š. mohl podle znalce poprvé vozidlo žalobce zaznamenat, až se mu obrazně odkryl výhled přes vozidla jedoucí mezi žalobcem a ním. Prvně mohl žalobce vidět v čase 3,5-3 vteřiny před střetem, tj. 1,5-1 vteřiny před započítím odbočení vlevo. Pokud měl žalobce zapnutý blinkr, tak jej policista mohl vnímat ve vzdálenosti cca 50-43 metrů. Od tohoto okamžiku až do okamžiku střetu mohl žalobce vidět. *Žalobce započal odbočovat vlevo přibližně dvě vteřiny před střetem poměrně nezvykle, tj. ještě před vyústěním ulice Na Řádku, ke kterému zbývalo cca 16 metrů.* Odbočoval obvyklou rychlostí. V tomto okamžiku bylo policejní vozidlo ve vzdálenosti zhruba 28 metrů za vozidlem žalobce. *Pokud by žalobce v mezním čase těsně před započítím odbočování, tj. v čase dvě vteřiny před započítím odbočování až do přibližně okamžiku započetí odbočování vlevo, sledoval situaci za sebou v levém zpětném zrcátce, pak by mohl vidět (vnímat) doplňková výstražná světla modré barvy v přední části policejního vozidla.* A mohl i dovodit, že policejní vozidlo jede v levém jízdním pruhu a poměrně rychle se k němu blíží.
15. Znalec v odpovědi na další otázku městského úřadu znovu uvedl, že *pokud by se žalobce těsně předtím, než započal odbočovat díval do levého zpětného zrcátka, což by bylo v čase 4-2 vteřiny před střetem – v tomto okamžiku mohl nejpozději vyhodnotit situaci za sebou s cílem určení, zda může bezpečně odbočit vlevo – pak by mohl v tomto okamžiku v levém jízdním pruhu vidět rychle se k němu blížící policejní vůz.* Na základě takto vnímané situace mohl od odbočování upustit a zastavit v úrovni středové čáry, čímž by střetu zabránil. Policista Š. by musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy, aby střetu zabránil. Toho mohl docílit, jen pokud intenzivně začal brzdit bezprostředně poté, co by prvně uviděl signalizaci

žalobce, tj. cca tři vteřiny před střetem. Při reakci až na pohyb žalobce by střetu nezabránil. V závěrečné pasáži o dalších zjištěních znalece, která byla důležitá pro posouzení vzniku nehody, znalec uvedl, že policista Š. předjížděl kolonu vozidel za situace, ve které neměl před sebe rozhled na vzdálenost nutnou k bezpečnému předjetí. Dodal také opět, že žalobce započal měnit směr ještě před vyústěním ulice Na Řádku v dosti výrazné vzdálenosti od ní, tj. cca 16 metrů. Z výpovědi svědka J. lze dovodit, že žalobce *chtěl nejdříve odbočit vlevo a při tom jako by ještě předjet vozidlo svědka S., které se nacházelo v pravém jízdním pruhu.*

16. Dne 3. 8. 2017 se ve věci konalo další ústní jednání. Městský úřad během něj provedl k důkazu fotodokumentaci nehody, přečetl obsah přestupkového spisu. Zástupce žalobce se seznámil se znaleckým posudkem. Uvedl poté, že se neztotožňuje se závěry znalce, které hovoří v neprospěch žalobce. Požadoval do spisu doložit komunikaci mezi hlídkovým vozem a dispečerem „Maják“ od 7:00 do doby dopravní nehody předmětného dne.
17. Městský úřad rozhodnutím ze dne 10. 8. 2017, č. j. MUUH-DSA/10968/2017/GreV, sp. zn. Spis/2453/2017 („rozhodnutí městského úřadu“), shledal žalobce vinným z porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Uložil mu pokutu ve výši 2.000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 6.000 Kč. Policisté jeli ke smrtelné nehodě (městský úřad odkazoval na webovou stránku: <https://www.policie.cz/clanek/tragicka-dopravni-nehoda-v-obci-strani.aspx>). Právě naléhavý služební zájem byl důvodem pro použití světelného i zvukového výstražného znamení. Vozidlo v civilním provedení nemělo kvůli závadě k dispozici hlavní maják, nicméně mělo přídatná světla modré barvy. Ta doplňovalo zvukové výstražné znamení, které mechanicky spouštěl svědek K. Jejich použití potvrdili oba policisté i svědci S., J. (byť vypovídal rozporně) i S. Městský úřad také dospěl k závěru, že žalobce neměl zapnutý blinkr, což kvůli zájmu žalobce, jeho manželky i policisty Š. na výsledku řízení dovodil z výpovědi svědka K.
18. Žalobce podle městského úřadu začal odbočovat vlevo v době, kdy jeho vozidlo předjíždělo policejní vozidlo. *Při druhém pohledu do zrcátka žalobce měl a mohl policejní vozidlo vidět, což uvádí znalec i svědek S., který viděl výstražná světla a reagoval na ně.* Žalobce měl policejní vozidlo vidět i bez toho, že by využívalo výstražné prvky. To jen zvyrazňuje skutečnost, že nesplnil svoji povinnost při odbočování vlevo. Městský úřad také zdůraznil, že žalobce počal odbočovat vlevo 16 metrů před ústím křižovatky, tedy v místě, kde v podstatě neměl kam odbočit. Policista Š. tak jeho odbočení ani nemohl předpokládat. Navržený důkaz o komunikaci se služebnou „Maják“ městský úřad považoval za nadbytečný.
19. Žalobce podal proti rozhodnutí městského úřadu odvolání. Namítal, že podle znaleckého posudku se nehodový děj mohl odehrát tak, jak v řízení před městským úřadem uváděl. Rozhodně neslyšel výstražná znamení a neviděl výstražná světla. Nesouhlasil, že by při odbočování chtěl ještě předjet auto před ním a započal odbočovat 16 metrů před křižovatkou. Podle jeho názoru započal odbočovat do pěti metrů před odbočkou. Policisté zvolili nejméně vhodnou cestu. Podle žalobce k žádné nehodě nejeli a zneužili výstražné prostředky. Jeli rychle a nedodrželi základní pravidla silničního provozu. Neměli právo předjíždět, pokud neměli dostatečný rozhled a nemohli se bezpečně zařadit před předjížděná vozidla. Za nejzávažnější porušení svých práv žalobce považoval neprovedení

důkazu o komunikaci mezi osádkou policejního vozidla a služebnou policie „Maják“. Šlo by o rozhodující důkaz v neprospěch policistů. Odůvodnění rozhodnutí městského úřadu také pominulo závěry znaleckého posudku ve prospěch žalobce. Svědek S. se netají dobrými vztahy s policií. Svědky, kteří neslyšeli sirénu nebo neviděli výstražná světla, jako je svědek J., městský úřad označuje za nevěrohodné.

20. Žalovaný odvolání žalobce zamítl a v relevantní části rozhodnutí městského úřadu potvrdil svým rozhodnutím ze dne 26. 3. 2018, č. j. KUZL-61226/2017, sp. zn. KUSP-61226/2017/DOP/Mu („rozhodnutí žalovaného“). Žalovaný upozornil, že dopravní nehody mezi vozidlem policistů a jiným vozidlem nejsou v silničním provozu příliš častým jevem, což zvyšovalo důkazní nároky na městský úřad. Žalovaný zdůraznil, že ve věci jde o to, zda žalobce dodržel § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Výrazné překročení rychlosti policisty se pojilo s nezbytným plněním policejního úkolu vyšetření smrtelné nehody ve Strání. I kdyby policisté nebyli vozidlem s právem přednosti v jízdě, § 18 odst. 9 zákona o silničním provozu je vyjímá z povinnosti dodržet nejvyšší povolenou rychlost podle § 18 odst. 3, 4 a 8 zákona o silničním provozu. Není pravdou, že by policisté nezajistili žádného svědka. Svědci J. i S. se přihlásili na místě nehody v daný den. Jen svědek S. se přihlásil až následně. Jeho výpověď nebyla ovšem stěžejní, ani rozhodující. Žalovaný vysvětlil, proč městský úřad nehodnotil svědecké výpovědi zaujatě. Dávají jasnou odpověď na námitku, že žalobce ani jeho manželka neslyšeli žádnou zvukovou signalizaci, ani neviděli výstražná světla. Policisté udělali pro zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu maximum.
21. Ve vztahu k námitce poukazující s oporou ve znaleckém posudku na nebezpečnost jízdy policistů žalovaný uvedl, že znalec překročil svoji roli. Měl posoudit dopravní nehodu po technické stránce, nikoliv po té právní. Policista předjížděl bezproblémově. Podařilo se mu předjet bez ohrožení vozidla v koloně před ním, což se změnilo v momentu odbočení žalobce. Policista střetu podle znaleckého posudku prakticky již nemohl zabránit. Bylo by to možné jen při intenzivním brzdění při vzdálenosti vozidel od sebe v krajní poloze. Brzda až v reakci na změnu polohy žalobce by nestačila. Žalobce by odpovědnost za nehodu nenesl, pokud by se prokázalo, že na příjíždějící vozidlo s výstražnou sirénou nemohl reagovat, protože manévr zahájil v době, kdy policejní vozidlo bylo v takové vzdálenosti a pozici, že by žalobce jeho předjíždění nemohl předpokládat a vidět ve zpětném zrcátku. Nebo pokud by žalobce počal odbočovat ještě před zahájením předjíždění policejního vozu. Znalecký posudek však tento scénář ani okrajově nenabídl. Naopak prokázal, že žalobce povinnosti podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu nesplnil (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89).
22. Nesouhlas žalobce se závěry znaleckého posudku je pouze subjektivní. Neopírá se o žádné objektivní důvody. *Žalobce mohl podle znaleckého posudku nehodě zabránit, pokud by se minimálně dvě vteřiny před střetem podíval do zpětného zrcátka, ve kterém policejní vozidlo i se světelnou signalizací mohl vidět.* Námitku na neprovedení navrhovaného důkazu komunikace se služebnou „Maják“ žalovaný chápe jako projev absence věcných argumentů. Žalovaný měl za dostatečně prokázané, že policisté jeli ke smrtelné nehodě ve Strání.

III. Obsah žaloby

23. Jádrem sporu je otázka, zda lze chování žalobce posoudit jako porušení zákonem stanovené povinnosti „*dbát zvýšené opatrnosti*“. Ze znaleckého posudku vyplývá, že pokud by žalobce v okamžiku (čtyř až dvou) sekund před střetem na blížící se policejní vozidlo reagoval tak, že by nezapočal s odbočováním vlevo, tak by střetu zabránil. *Žalobce měl tedy cca dvě sekundy na reakci*. Z tohoto žalovaný dovozuje, že nedbal zvýšené opatrnosti. Žalobce ovšem nemohl očekávat, že se zezadu přirítí ve tmě v táhlé zatáčce černé auto rychlostí 83 km/h. Nelze požadovat, aby ho rychle žalobce zaregistroval ve zpětném zrcátku během dvou sekund. Účastník silničního provozu by prakticky musel předpokládat cokoliv. Po řidiči nelze bez dalšího požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě či průběžně díval za sebe, nevěnoval se náležitě odbočovacímu manévru a nesledoval, co se děje ve směru jeho jízdy. Policejní vůz navíc podle znaleckého posudku nemohl bezpečně předjíždět.
24. Žalobce zdůrazňuje, že z výpovědí tří svědků (jmenovitě V. S., M. J. a P. S.), viděli dva svědci situaci z předního pohledu. Jeden jel vzadu daleko od křižovatky a nemusel tudíž věnovat podstatnou část své pozornosti odbočovacímu manévru. Měli výrazně lepší možnost sledovat situaci, než jakou měl žalobce. Z toho nelze dovozovat, že žalobce nedbal zvýšené opatrnosti. Byl to řídící policista, který svým neprofesionálním způsobem ohrozil na životě rodinu s malými dětmi. Znalecký posudek potvrzuje, že policisté překročili nejen rychlost, ale rovněž předjížděli kolonu vozidel za situace, ve které před sebe neměli rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí.

25. Žalovaný odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 67/2011-89. Argumentace tímto rozsudkem není přiléhavá. V dané věci bylo rozhodující, že účastník nedbal přiměřené opatrnosti, protože měl šanci střetu zabránit. Protiprávnost chování policisty (podle znaleckého posudku spočívající v tom, že neměl před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí), nemůže mít vliv na požadavek, aby žalobce zachovával zvýšenou opatrnost. Žalovaný vykládá § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu příliš extenzivně. Policista je profesionál a požadavky musí být nutně vyšší na něj. Takto se stává jakýkoliv policista fakticky nepostižitelný, protože jakákoliv jeho nebezpečná jízda bude vinou řadového účastníka silničního provozu. Rozhodnutí žalovaného dává policii beztrestnost.
26. Žalobce pak vytýká žalovanému nedostatečně zjištěný skutkový stav. Ze svědeckých výpovědí lze jen stěží zjistit, jakou měl žalobce při zachování zákonem požadované zvýšené opatrnosti šanci zaregistrovat v šeru černé policejní auto, které nemělo řádné označení a značně převyšovalo povolenou rychlost v situaci hustého provozu v táhlé zatáčce. Žalobce musel vnímat řadu dalších věcí v rámci dopravního provozu. Žalobce pak poukazuje na některé dílčí rozpory ohledně svědeckých výpovědí a skutkového stavu. Podle žalobce také měla být zpřístupněna komunikace mezi osádkou havarovaného policejního vozidla a služebnou policie „Maják“. Potvrdila by, zda policisté jeli oprávněně nad rychlostní limit v daném místě. Žalobce dodává, že dva dny po nehodě policista R. R., který byl celou dobu u místa nehody jako hlavní vyšetřovatel, žalobci sdělil, že se jim nepodařilo zajistit žádného svědka a musí dát výzvu do novin. To potvrzuje nesprávnost a nedůvěryhodnost skutkových zjištění. Žalobce proto navrhl k důkazu výslech tohoto policisty.
27. Ve své závěrečné námitce žalobce poukazuje na podjatost a nadstandardní vztahy městského úřadu s policií. V. G., referent městského úřadu, je bývalý dopravní policista. Svědek V. S. v minulosti pracoval ve firmě Ramet, která montovala radary do služebních vozidel policie ČR. Netajil se dobrými vztahy s policií. Zaujatost, jednostrannost a neobjektivnost hodnocení žalovaného plyne i z toho, že vytýká znalci, že překračuje své oprávnění.

IV. Vyjádření žalovaného

28. Žalovaný zdůraznil, že policisté před střetem s vozidlem žalobce jeli ke smrtelné dopravní nehodě. Žalobce začal předjíždět až v době, kdy již ostatní vozidla předjížděli policisté. Znalec uvedl, že by mohli střetu zabránit, jen pokud by řidič policejního vozu náhle změnil směr nebo rychlost jízdy. K tomu ve skutečnosti došlo, kolizi však zabránit nedokázal. *Žalobce naopak mohl kolizi zabránit, pokud by se minimálně dvě sekundy před střetem podíval do zrcátka, kde mohl policejní vůz s doplňkovým výstražným světlem vidět.*
29. Žalovaný se ohradil proti žalobní námitce o podjatosti. Mgr. V. G. nastoupil u městského úřadu od dopravní policie v roce 2005. U policie tedy v dané době nepracoval přes 12 let. Námitka podjatosti je tak ryzí spekulací. To platí i pro námitky vůči svědkovi V. S., na které žalovaný reagoval již ve svém rozhodnutí. Podobně žalobce dezinterpretoval situaci, pokud namítá, že se policistům po nehodě nepodařilo zajistit žádného svědka. Žalovaný to vyvrací ve svém rozhodnutí. Podobně žalovaný reaguje na zneprístupnění komunikaci se

služebnou „Maják“. Policisté nemají podle § 18 odst. 9 zákona o silničním provozu povinnosti dodržet nejvyšší povolenou rychlost podle § 18 odst. 3, 4 a 8 téhož zákona.

30. V řízení vypovídalo celkově šest svědků. Námitka, že městský úřad zajistil pouze svědky, kteří měli výrazně lepší přehled o situaci než žalobce, je tendenční. Více svědků se nepodařilo dohledat a nikdo další se ani přes výzvu v médiích nepřihlásil. Verzi manželů P., že neslyšeli zvukovou signalizaci a neviděli výstražná světla, vyvrátili tři nezávislí a náhodní svědci. Jediný ji neslyšel M. J. Svědek S. uvedl, že vozidlo svítilo jako „vánoční stromček“, svědek S. slyšel „fanfáru“. Svědci J. i S. reagovali na policejní vozidlo úhybnými manévry. Žalovaný odkazuje na nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 a namítá, že tímto nálezem předvídané mimořádné okolnosti pro vyvinění žalobce nenastaly. Žalobce situaci v provozu podcenil a jednal naprosto diletantsky, pokud si nezvládl všimnout policejního vozidla za ním.

V. Replika žalobce

31. Žalobce se v replice ohradil proti manipulativnímu tónu žalovaného, který se snaží soudu podsunout emotivní příběh, jak „policisté jeli ke smrtelné dopravní nehodě“. Se stejnou mírou manipulativnosti by mohl žalobce odpovědět, že naopak z jeho úhlu pohledu „policista téměř zabil čtyřčlennou rodinu s dvěma malými dětmi“. Proti sobě stojí dva právem chráněné zájmy. Policista ohrozil zdraví, život a majetek účastníků silničního provozu. Proto porušil § 4 zákona o silničním provozu. Kdyby policista v místě střetu zpozorněl, popřípadě zpomalil, dojel by na místo určení se zpožděním několika málo sekund, což by na vyšetření dopravní nehody nemělo vliv. Z tohoto úhlu pohledu se jeho chování jeví jako naprosto nepochopitelné zejména s ohledem na skutečnost, že musel vidět znamení žalobce o změně směru jízdy.
32. Pochybnosti o skutečném plnění úkolu navíc vyplývají i ze skutečnosti, že se stále tají komunikace s centrálou „Maják“. Policejní auto nemělo maják, nefungovala zvuková signalizace a policisté se ji snažili nahrazovat troubením, což je zaměnitelné s jakýmkoliv jiným vozidlem. Policejní auto mělo černou barvu, což je za tmy špatně viditelné. Znalecký posudek potvrzuje, že policista předjížděl v místě, kde neměl dostatečný přehled a nemohl se zařadit před kolonu aut. Tudíž se jednoznačně choval nesprávně a ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu. 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. Žalobce odkazuje na žalovaným uvedený nález Ústavního soudu, kde byl stěžovatel úspěšný, přestože měl šanci vidět blížící se vozidlo minimálně pět sekund. Žalobce měl jen dvě sekundy. Tím spíše nemůže odpovídat za vzniklou situaci.

VI. Posouzení věci krajským soudem

33. Žaloba splňuje podmínky své přípustnosti. Krajský soud o ní rozhodl bez jednání. Oba účastníci řízení s tímto postupem nakonec souhlasili a krajský soud nepovažoval za nutné jednání nařizovat (§ 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní; „s. ř. s.“).
34. Žaloba *není důvodná*.

1) Žalobce ohrozil policejní vozidlo jedoucí za ním a nedbal při odbočování vlevo zvýšené opatrnosti

35. Krajský soud úvodem předesílá, že *podstata této věci nespočívá v tom, kdo zavinil dopravní nehodu*. Úkolem krajského soudu je jen posoudit, zda správní orgány dostatečně prokázaly, že se žalobce dopustil přestupku podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Tohoto přestupku se žalobce mohl dopustit, aniž by vůbec došlo k dopravní nehodě. Způsobení dopravní nehody není znakem jeho skutkové podstaty. Z toho také plyne, že porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu žalobcem automaticky neznamená, že to byl žalobce, kdo dopravní nehodu způsobil. *Jde pouze o to, zda žalobce při odbočování vlevo zaviněně ohrozil řidiče jedoucí za ním (zde konkrétně policejní vozidlo) a dbal při tomto manévru zvýšené opatrnosti.*

a. Obecná východiska

36. Středobodem posouzení této věci je použití tzv. *principu omezené důvěry v dopravě*. Podle něho obecně po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto 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).
37. 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 oba účastníci řízení odkazují, 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.“ (bod 14 citovaného nálezu).
38. 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 vrazil do zadní části jím řízeného vozidla motocykl. 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).

39. 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 odbočovacímu 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 nedodrží; takový závěr by však byl v rozporu s účelem platných pravidel silničního provozu“ (bod 22 citovaného nálezu).
40. 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, neznamená, 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.“
41. V případě odbočování (a obzvláště odbočování vlevo, které je složitým úkonem) má tedy odbočující řidič povinnost před zahájením odbočovacího manévru důkladně se přesvědčit, že ho v tom okamžiku nepředjíždí (byť protiprávně) jiný řidič (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018-29, bod 24). Tato povinnost platí bez ohledu na to, zda jej v daném místě a za daných okolností mohou za ním jedoucí řidiči předjíždět. *Povinnost dbát zvýšené opatrnosti totiž v této situaci plyne přímo ze zákona.* Proto i pokud žalobce splnil všechny úkony nutné pro faktické započetí odbočování (najel před započetím odbočování co nejbližší ke středu komunikace a přitom dával světelné znamení o úmyslu odbočit vlevo), nemohl se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo

jej například nezačne předjíždět (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89).

42. Nejvyšší správní soud výše uvedené závěry ještě více rozvedl v rozsudku ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, kterým 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 předjíždějící 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 předjíždějící vozidlo spatřit, a na tomto podkladě rozhodnout, zdali se jednalo o dostatečně dlouhý čas, po který mohl řidič adekvátním způsobem zareagovat*.“
43. 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

44. Podle krajského soudu obsah spisového materiálu nasvědčuje tomu, že žalobce porušil § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu se zaviněním ve formě vědomé nedbalosti a spáchal tím přestupek, který mu správní orgány daly za vinu. Krajský soud to dovozuje zejména z následujících skutečností.
45. V prvé řadě krajský soud považuje za stěžejní závěry znaleckého posudku. Pokud by podle něj žalobce v mezním čase dvou vteřin před započítáním odbočování až do okamžiku započetí odbočování vlevo sledoval situaci za sebou v levém zpětném zrcátku, pak by mohl vidět (vnímat) výstražná světla modré barvy v přední části policejního vozidla. A mohl i dovodit, že policejní vozidlo jede v levém jízdním pruhu a poměrně rychle se k němu blíží. Na jiném místě posudku znalec zopakoval, že pokud by se žalobce těsně předtím, než započal odbočovat díval do levého zpětného zrcátka, což by bylo v čase čtyři až dvě vteřiny před střetem – v tomto okamžiku mohl nejpozději vyhodnotit situaci za sebou s cílem určení, zda může bezpečně odbočit vlevo – pak by mohl v tomto okamžiku v levém jízdním pruhu vidět rychle se k němu blížící policejní vůz. Na základě takto vnímané situace mohl od odbočování upustit a zastavit v úrovni středové čáry, čímž by střetu zabránil. Z toho krajský soud bere za prokázanou první důležitou okolnost, že by žalobce mohl policejní vozidlo vidět ve zpětném zrcátku, pokud by se nejpozději dvě vteřiny před střetem do něj podíval.
46. Krajský soud také bere za prokázané, že policejní vozidlo jelo se zapnutými modrými výstražnými světly a manuálně používaným zvukovým zařízením. Lze to v souhrnu dovozovat ze všech svědeckých výpovědí, včetně výpovědi žalobce a jeho manželky. I oni

potvrdili, že po nárazu viděli auto na mostě se zapnutými modrými světly. Jen stěží si lze představit, že by je policisté zapnuli až po střetu s vozidlem žalobce. Stejně tak svědek K. už po střetu s vozidlem žalobce logicky nespouštěl zvukové zařízení „horn“, jehož používání předtím ale potvrdili zejména svědci S. a S.. Krajský soud tedy odtud bere za prokázané, že *pokud by se žalobce nejpozději dvě vteřiny před střetem podíval do zpětného zrcátka, mohl v něm – pokud by neslyšel zvukové zařízení - minimálně vidět policejní vozidlo se zapnutými modrými výstražnými světly v přední části vozidla.*

47. Za velmi důležité krajský soud považuje i konstatování znaleckého posudku podpořené výpovědí svědka J., že žalobce *započal měnit směr ještě před vyústěním ulice Na Řádku v dosti výrazné vzdálenosti od ní, tj. cca 16 metrů.* Z výpovědi svědka J. lze dovodit, že žalobce chtěl nejdříve odbočit vlevo a při tom ještě „předjet“ vozidlo svědka S., které se nacházelo v pravém jízdním pruhu. Žalobce tuto skutečnost zpochybňuje. Jak ovšem správně namítá žalovaný, činí tak pouze v rovině subjektivního, ničím nedoloženého tvrzení, které závěr znaleckého posudku a slova svědka J. nevyvrací. *Jestliže tedy žalobce pojal svůj odbočovací manévru takto nestandardně a chtěl před reálným odbočením ještě „předjet“ vozidlo svědka S., měl být o to obezřetnější a o to více dbát na splnění svých povinností podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu.* Měl se tím spíše před samotným započatím odbočovacího manévru podívat do zpětného zrcátka, aby tak dbal zvýšené opatrnosti a jistojistě ověřil, že vybočením vlevo neohrozí řidiče jedoucí za ním. To vše v daných okolnostech platí *obzvláště, pokud žalobce vezl svoji manželku a dvě děti.* V této situaci byl standard opatrnosti, kterou měl žalobce vykázat, na zvlášť vysoké úrovni. Žalobce podle krajského soudu tedy neučinil před zahájením odbočování všechny nezbytné kroky se zvýšenou opatrností, jak zdůrazňuje výše citovaný nálezk Ústavního soudu (viz bod 39 výše).
48. S ohledem na výše vymezená obecná východiska je po právě učiněných závěrech třeba posoudit roli času, který žalobce měl, aby předešel při odbočování ohrožení policejního vozidla. Jak plyne ze znaleckého posudku, žalobce měl minimálně dvě vteřiny, během kterých mohl před započatím odbočovacího manévru policejní vozidlo za sebou zaznamenat a v reakci na to jej odbočením vlevo neohrozit. Je to nepochybně již hraniční čas na reakci (pro srovnání viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 5. 2020, č. j. 10 As 262/2018-29, bod 11; v tomto rozsudku považoval Nejvyšší správní soud ve skutkově podobné situaci za dostatečný reakční čas tři sekundy). *Pokud však krajský soud vyjde z výše zmíněného vyššího standardu obezřetnosti, který měl žalobce dodržet, pokud započal odbočovací manévru dříve, než bylo zdrávo, a navíc měl ve voze své děti a manželku, pak šlo o dostatečný časový prostor k tomu, aby opravdu přímo před samotným vybočením vlevo zkontroloval bezpečnost situace za ním.* Žalobce sám vypověděl, že provoz před sebou před započatím odbočovacího manévru zkontroloval. Proto se mohl již zaměřit na to, zda má volno i za sebou. A v onom kriticky důležitém okamžiku vybočení situaci kontrolovat ve zpětném zrcátku.
49. Již na základě těchto úvah lze dojít k závěru, že žalobce porušil § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. I podle krajského soudu *při odbočování do ulice Na Řádku ohrozil řidiče jedoucí za ním – tj. policejní vozidlo – a nedbal při tomto manévru zvýšené opatrnosti.* Věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Lze totiž zobecnit, že každý řidič ví, že při odbočování vlevo může dojít k ohrožení vozidel jedoucích za ním, pokud nebude dbát náležité opatrnosti. Žalobce

ale s ohledem na výše uvedené skutečnosti bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem v dané situaci neporuší nebo neohrozí [§ 15 odst. 2 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich]. Ve vědomé nedbalosti tedy jednal v rozporu s § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu (srov. dále body 52-53 níže).

50. Podle krajského soudu by *každý řidič při odbočování vlevo měl mít na paměti, že právě může projíždět vozidlo rychlé záchranné služby, hasičů nebo policistů, které nesmí ohrozit a zmařit tak účel, pro který tato vozidla předjíždí ostatní vozy*. Krajský soud by nepoužil k popisu počínání žalobce tak silná slova, jaká používaly správní orgány (diletantství, laxnost apod.). Tento případ je ale nejen pro žalobce cennou lekcí, že za volantem našich vozidel musíme podobným nehodám předcházet. Měli bychom proto vždy pro jistotu počítat s možností, že nás právě záchranáři, hasiči nebo policisté mohou chtít předjíždět. A odbočovat doleva bychom měli, jsme-li si jistojisti, že tomu tak není. Opačný závěr by policistům, záchranářům nebo hasičům (a jiným řidičům v obdobných rolích) vyslal negativní zprávu, že v podobně naléhavých situacích je břemeno vyhnutí se střetu s vozem odbočujícím vlevo právě na nich, což by mohlo pro efektivitu plnění jejich povinností mít nežádoucí následky.
51. Krajský soud by však rád podotknul, že podaný výklad § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu dává vzniknout jistým závazkům i pro řidiče jako byl policista Š., resp. pro policii a jiné bezpečnostní či záchranné složky jako celek. Důvěru v jejich počínání příliš nenaplnuje skutečnost, že policejní vůz trpěl poruchami světelné i zvukové signalizace. O výše uvedené principy se lze opírat, jen pokud budou plnit své zákonné povinnosti ve vozech bez závad, které nebudou bránit plnému využití výstražných prvků. Bezpečnost účastníků silničního provozu je příliš důležitou hodnotou na to, aby policisté „improvizovali“, podobně jako to musel činit policista K., který manuálně spouštěl zvukové zařízení „horn“ a společně s policistou Š. doufal, že i světelná signalizace (při závadě magnetického majáku) bude stačit.
52. Hodnocení, zda si žalobce počínal dostatečně obezřetně, každopádně tolik nezávisí na tom, jak si počínali ostatní účastníci silničního provozu, tj. v tomto případě hlavně policista Š. za volantem policejního vozu. Otázka jeho případného protiprávního jednání by musela být předmětem samostatného přestupkového řízení vedeného proti němu. Krajskému soudu v tomto řízení nepřísluší hodnotit, zda policista Š. mohl v daném místě a za daných okolností předjíždět a zda nese podíl na vzniklé dopravní nehodě. Jeho jízdu lze proto zohlednit pouze do té míry, *nakolik mohla znemožnit žalobci včas na jeho vozidlo reagovat a zdržet se odbočování vlevo*.
53. Proto judikatura dovozuje, že odbočující řidič nemůže předvídat *úmyslné* či *hrubé* porušení pravidel silničního provozu ze strany jiných řidičů. Jinak ale z povinnosti dbát zvýšené opatrnosti při odbočování plyne, že řidič odbočující vlevo musí přiměřeně počítat s tím, že jej může (i nezákonně) předjíždět jiný řidič (viz výše citovaný nález Ústavního soudu ve věci pod sp. zn. IV. ÚS 3159/15). Provedené dokazování však nenasvědčuje tomu, že by v tomto případě šlo o *úmyslné* či *hrubé* porušení pravidel silničního provozu ze strany policisty Š. Ano, ze znaleckého posudku plyne, že policista Š. předjížděl kolonu vozidel za situace, ve které neměl před sebe rozhled na vzdálenost nutnou k bezpečnému předjetí. Krajský soud ale nesdílí pochybnosti žalobce, že by policisté nejeli k vážné nehodě. Žalobce účinně nevyvrací výpovědi policistů podpořené odkazem správních orgánů na to,

že se tato nehoda stala. Při cestě k této nehodě se policisté snažili dát ostatním účastníkům najevo závažnost situace zvukovým i světelným znamením (na což někteří reagovali úhybem). Žalobce přitom nedbal zvýšené míry opatrnosti, kterou po něm bylo možné požadovat (viz bod 47 výše). *Proto počínání policistů podle krajského soudu nepředstavovalo úmyslné či hrubé porušení pravidel silničního provozu ve smyslu daného nálezu Ústavního soudu* (nad rámec toho srov. úpravu v § 18 odst. 9 zákona o silničním provozu, na níž odkazuje žalovaný).

54. Žalobce navrhoval, aby krajský soud vyslechl policistu R. Podle krajského soudu by to ovšem s ohledem na výše učiněné závěry, které spisový materiál nabízel, bylo nadbytečné. Správní orgány opatřily dostatek podkladů, které jim umožnily, aby zjistily skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Učinily tak v rozsahu nezbytném pro jejich rozhodnutí. Z toho důvodu krajský soud také již nepovažuje za nutné reagovat na další námitky skutkové povahy, které žalobce ve své žalobě vznesl, včetně námitek vůči výpovědím jednotlivých svědků a jejich objektivitě. Správní soudy nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou, pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 3. 2015, č. j. 9 As 221/2014-43, nebo ze dne 27. 2. 2019, č. j. 8 Afs 267/2017-38). Krajský soud takový právní názor výše předložil (srov. hlavně body 45-49 a bod 53). Proto není nutné na vše, co žalobce namítá, adresně reagovat. To platí i pro námitky týkající se komunikace se služebnou „Maják“, která nemá s ohledem na výše uvedené pro posouzení věci relevanci.
55. Námitky žalobce týkající se porušení povinností podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a skutečnosti, že ohrozil při odbočování vlevo řidiče jedoucí za ním a nedbal při tom zvýšené opatrnosti, proto nejsou důvodné.

2) Mgr. V. G. nebyl ve věci vyloučen pro svoji minulost dopravního policisty

56. Žalobce v žalobě také namítá podjatost Mgr. V. G., úřední osoby městského úřadu. Dovojuje ji z toho, že byl v minulosti dopravním policistou.
57. Podle § 14 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád („správní řád“) platí: „Každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen „úřední osoba“), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit.“ Z judikatury evropských i českých soudů, jakož i citovaného ustanovení přitom vyplývá, že se podjatost posuzuje ve dvou rovinách. Za první ve vztahu k samotné rozhodující osobě (subjektivně) a jejímu vlastnímu jednání a dále ke skutečnostem, které mohou zavdat u nezávislého pozorovatele (objektivně) důvodné pochybnosti o podjatosti úřední osoby [viz komentář k § 14 správního řádu ve Fiala, Z., Frumarová, K., Vetešník, P., Škurek, M., Horzinková, E., Novotný, V., Sovová, O., Scheu, L. *Správní řád. Praktický Komentář* (Systém Aspi). Wolters Kluwer, 2020. ASPI ID: KO500_p12004CZ].
58. Podle krajského soudu samotná skutečnost, že Mgr. V. G. byl v minulosti dopravním policistou, bez dalšího – jak ze subjektivního i objektivního pohledu – jeho podjatost nezakládá. Jak podotknul žalovaný, u policie v době rozhodování ve věci žalobce

nepracoval přes 12 let. Po tak dlouhé době již nelze dovozovat vazby ke svým bývalým kolegům, které by mohly vyvolávat pochybnosti o jeho nepodjatosti (jinak by tomu mohlo být např. v době jednoho až dvou let po podobném profesním přestupu). V této věci nelze spatřovat – a žalobce ani nenamítá – žádné konkrétní projevy možné strannosti Mgr. V. G. Odnikud neplyne, že by měl jakýkoliv zájem na výsledku řízení. Žalovaný také na námitku podjatosti této úřední osoby adekvátně zareagoval ve svém rozhodnutí.

59. Námitky žalobce na podjatost Mgr. V. G. proto nejsou důvodné.

VI. Závěr a náklady řízení

60. Krajský soud pro nedůvodnost žalobních námitek žalobu zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.). Neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly (§ 60 s. ř. s.).

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 30. července 2021

Martin Kopa, v. r.
samosoudce