



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou ve věci

žalobkyně: M. Š., nar. X,
bytem X,
zastoupena JUDr. Václavem Faltýnem, advokátem,
se sídlem náměstí Míru 143, 344 01 Domažlice

**proti
žalovanému:** Krajský úřad Plzeňského kraje, IČ 70890366,
se sídlem Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 9. 4. 2021 č.j. X,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje ze dne 9. 4. 2021 č.j. X se zrušuje a věc se vrací k dalšímu řízení žalovanému.
- II. Žalovaný je povinen nahradit žalobkyni náklady řízení ve výši 11.228,- Kč k rukám zástupce žalobkyně JUDr. Václava Faltýna, advokáta, do 1 měsíce od právní moci rozsudku.

Odůvodnění:

1. Žalobkyně se žalobou domáhala zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Domažlice, Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

odboru pro projednávání přestupků, ze dne 17. 2. 2021, čj. X. (dále jen správní orgán prvního stupně), jímž byla žalobkyně uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném do 30. 6. 2020, pro porušení § 4 písm. a) téhož zákona, za což jí byla uložena pokuta 1.700,-Kč, a náhrada nákladů řízení 6.000,-Kč.

2. Žalobkyně v žalobě tvrdila, že prvoinstanční rozhodnutí Městského úřadu Domažlice ze dne 17. února 2021, Č. j. X, které bylo potvrzeno žalobou napadeným rozhodnutím žalovaného, bylo vydáno v rámci nového projednání věci v době, kdy ještě nebylo zcela ukončeno odvolací řízení, vedené žalovaným k odvolání žalobkyně proti předchozímu rozhodnutí Městského úřadu Domažlice ze dne 8. července 2020, Č. j. X. Přestože žalobkyně napadla původní prvoinstanční rozhodnutí v celém rozsahu, tedy i ve výroku IV., jímž jí byl uložen trest za přestupek a povinnost nahradit náklady řízení, žalovaný odvolacím rozhodnutím ze dne 21. září 2020, č. j. X, o odvolání proti výroku IV. nerozhodl. Toliko zrušil prvoinstanční rozhodnutí ve výroku III. o vině žalobkyně, a zamítl odvolání žalobkyně proti výrokům I. a II., týkajícím se přestupku jiné osoby. Dosud tedy existuje rozhodnutí Městského úřadu Domažlice ze dne 17. února 2021, Č. j. X, ve výroku IV., jímž byl žalobkyni uložen trest za stejný skutek a povinnost nahradit náklady řízení.
3. Žalobkyně dále namítala, že žalovaný potvrdil prvoinstanční rozhodnutí za situace, kdy, stejně jako Městský úřad Domažlice, nesprávně vyhodnotil skutkový stav ohledně nemožnosti střetu vozidel při řádném najetí do odbočovacího pruhu na základě výpovědi znalce podle simulace nahrávající takovému závěru, v rozporu s písemným znaleckým posudkem, a současně se zcela odchýlil od svého závazného právního názoru vyjádřeného v předchozím odvolacím rozhodnutí, a to bez toho, aby byly v mezidobí zjištěny jakékoliv nové skutkové okolnosti, s nimiž by při vydání závazného právního názoru nemohl počítat. Žalovaný předchozí shodné rozhodnutí Městského úřadu Domažlice o vině žalobkyně svým dřívějším odvolacím rozhodnutím zrušil a vrátil k novému projednání proto, že neměl za spolehlivě prokazané, že jednání žalobkyně spočívající v najetí, byť menší částí svého vozidla, do prostoru zastávek (resp. do prostoru určeného k výjezdu autobusů), mělo přímou příčinnou souvislost se vznikem dopravní nehody, tedy že by ke střetu vozidel nedošlo, kdyby obviněná vjela do odbočovacího jízdního pruhu striktně až za šikmou přerušovanou čarou ohraničující konec prostoru zastávek, resp. prostoru určeného k bezpečnému výjezdu autobusů ze zastávek. Současně uložil správnímu orgánu v rámci nového projednání věci zadat znalci zpracovat doplněk znaleckého posudku, v jehož rámci měl znalec posoudit, zda by ke střetu vozidel došlo i tehdy, kdyby obviněná najela do odbočovacího pruhu celou šíří svého vozidla až za vyznačeným prostorem autobusových zastávek a prostoru pro bezpečný výjezd autobusů, tedy až v prostoru, kde jsou oba jízdní pruhy odděleny podélnou čarou přerušovanou V2b. Přitom vyslovil závazný právní názor, podle kterého, pokud znalec zjistí, že by ke střetu nedošlo, kdyby žalobkyně najela do odbočovacího pruhu technicky správně, uzná žalobkyni opětovně vinnou přestupkem; v opačném případě řízení o přestupku zastaví.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

4. Městský úřad Domažlice v rámci nového projednání věci nechal zpracovat dodatek znaleckého posudku, kde znalci položil otázku podle pokynu žalovaného. Znalec vypracoval znalecký posudek č. X jako dodatek posudku X, a na položenou otázku odpověděl: „Při najíždění do odbočovacího pruhu až v prostoru za vodorovným značením se vzhledem k vyšší rychlosti vozidlo Peugeot posune vpřed a více předjede vozidlo Škoda. Tím se vozidlo Peugeot dostane dříve do zorného pole řidičky vozidla Škoda a z této skutečnosti lze odvodit, že by pravděpodobně reagovala zpomalením. Z provedené simulace je patrné, že v případě pozdějšího manévru by ke střetu dojít nemuselo. Vozidla se při nehodě střetla krajními částmi. Je však třeba zdůraznit, že by se vozidla minula velmi těsně.“ Při následné výpovědi při ústním jednání pak znalec na otázku, zda bylo při vytváření animace vozidel v dodatku znaleckého posudku počítáno s pravděpodobným zpomalením vozidla Škoda, uvedl: „V dodatku je posunutá pouze dráha vozidla, které přejíždí z průběžného pruhu do odbočovacího pruhu. Animace ve znaleckém posudku a animace v dodatku znaleckého posudku se mění pouze s ohledem na jízdní dráhu vozidla Škoda. Po změně jízdní dráhy vozidla Škoda ke střetu s druhým vozidlem nedojde, což je vidět na animaci.“ Na otázku tehdejšího zmocněnce žalobkyně, zda si je 100% jistý, že pokud by paní Š. odbočovala až v prostoru odbočovacího pruhu, tak že by ke střetu nedošlo, uvedl: „Ano, za tím si stojím a je to uvedeno i v dodatku znaleckého posudku.“
5. Žalobkyně, stejně jako v odvolání, namítala, že výkladem slov znalce uvedených v písemném znaleckém posudku č. X nelze dospět k závěru, že by ke střetu vozidel dojít nemohlo. Znalec použil pojmu „nemuselo“, tedy nevyloučil, že by ke střetu dojít mohlo. Při výslechu sice odpověděl, že by ke střetu nedošlo, ale bez jakéhokoliv zdůvodnění. Ze samotné simulace se pak podává, že znalec posunul dráhu vozidla škoda vpřed, respektive nechal jet vozidlo škoda bez skutečného rázného zabočení až tak daleko za místo, v němž již mohlo technicky správně najet do odbočovacího jízdního pruhu, že při simulaci ke střetu skutečně nedošlo. Kdyby znalec dráhu vozidla Škoda posunul skutečně jen tak, aby vozidlo Škoda vbočilo do odbočovacího jízdního pruhu ihned za vyznačenou zastávkou autobusů, tedy v místě, kde již mohlo do odbočovacího jízdního pruhu najet technicky správně, pak v okamžiku, kdy by se tam nacházelo celou šíří, ke střetu by zjevně došlo či alespoň dojít mohlo, přičemž v pochybnostech je třeba postupovat ve prospěch obviněné. Za těchto okolností, kdy byla simulace provedena tak, aby se vozidla nestřetla, lze důvodně pochybovat o správnosti závěru, že by ke střetu vozidel nedošlo. Kdyby byla dráha vozidla Škoda posunuta skutečně jen tak, aby vozidlo Škoda vbočilo do odbočovacího jízdního pruhu ihned za vyznačenou zastávkou autobusů, tedy v místě, kde již mohlo do odbočovacího jízdního pruhu najet technicky správně, pak v okamžiku, kdy by se tam nacházelo celou šíří, v simulaci by podle žalobkyně ke střetu vozidel došlo. Za těchto okolností podle Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

žalobkyně nebylo Městským úřadem Domažlice spolehlivě zjištěno, že by ke střetu vozidel nedošlo, kdyby žalobkyně najela do odbočovacího pruhu celou šíří svého vozidla až za vyznačeným prostorem autobusových zastávek a prostoru pro bezpečný výjezd autobusů, tedy až v prostoru, kde jsou oba jízdní pruhy odděleny podélnou čarou přerušovanou V2b, a nebylo spolehlivě prokázáno, že jednání obviněné spočívající v najetí, byť menší částí svého vozidla, do prostoru zastávek (resp. do prostoru určeného k výjezdu autobusů), mělo přímou příčinnou souvislost se vznikem dopravní nehody. Přestože žalobkyně uplatnila tuto námitku již ve svém odvolání, odvolací správní orgán nápravu nezajistil, když úvahy žalobkyně ohledně zkreslené simulace nedůvodně označuje za laické spekulace, přestože jde o věc zřejmou na první pohled, a navíc se sám odchýlil od svého předchozího závazného právního názoru, aniž by k tomu skutečně byly dány důvody, čímž zatížil nezákonností i žalobou napadené rozhodnutí.

6. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl její zamítnutí s tím, že námitky žalobní jsou v zásadě totožné s námitkami odvolacími. Žalovaný ve svém prvním zrušujícím rozhodnutí vyslovil názor, že jednání žalobkyně by bylo v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody tehdy, pokud by ke střetu nedošlo, kdyby žalobkyně najela do odbočovacího místa až v místě k tomu určeném. Znalec přitom konstatoval, že v případě řádného najetí vozidla do odbočovacího jízdního pruhu až v místě za vodorovným značením by ke střetu, byť těsně, nedošlo, ani kdyby žalobkyně nesnížila rychlost jízdy. Poukázal přitom na to, že v případě řádného najetí by žalobkyně logicky reagovala snížením rychlosti, neboť v prostoru, do něhož by hodlala najíždět, by musela vidět druhé vozidlo prostým pohledem do toho prostoru i bez kontroly situace ve zpětném zrcátku. V tomto ohledu podle žalovaného závěry obou správních orgánů o spoluzavinění dopravní nehody nejsou v žádném rozporu s původním právním názorem odvolacího správního orgánu

vysloveného v prvním zrušujícím rozhodnutí ze dne 21. 9. 2020. Změna právního názoru se týká pouze doplňkové argumentace zdejšího správního orgánu (tedy sama o sobě nemůže mít vliv na zákonnost rozhodnutí), dle níž by žalobkyně byla spoluzodpovědnou za vznik dopravní nehody i tehdy, pokud by závěry soudního znalce nebyly správné a ke střetu by došlo, i kdyby žalobkyně najela do odbočovacího pruhu v místě k tomu určeném. Z nově doplněného důkazu - znaleckého posudku vč. nově zpracované simulace nehodového děje i výsledku znalce vyplynulo, že pokud by žalobkyně najížděla do odbočovacího pruhu až za vodorovným dopravním značením, vozidlo Peugeot by se již z větší části nacházelo v levém jízdním pruhu (tedy nikoliv na zastávce) ještě před tím, než by žalobkyně do tohoto pruhu začala najíždět, a proto by byla povinna se za toto vozidlo zařadit. Za této situace by přitom vozidlo Peugeot musela upozorovat i bez toho, aby ověřovala situaci na autobusové zastávce ve zpětném zrcátku, neboť to by se nacházelo přesně v místech, do kterých hodlala najet, tedy na počátku pravého jízdního pruhu. Vozidlo Peugeot by za dané situace žalobkyni nevytvořilo překážku neočekávanou a nenadálou, na kterou by nemohla reagovat, a pro zařazení do pravého jízdního pruhu by se uplatnilo pravidlo o jízdě v pružích (viz. § 12 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, podle něhož „Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí“). Odvolací správní orgán sice při vydávání prvního zrušujícího rozhodnutí mohl do jisté míry odhadnout, že k případnému střetu (který však znalec vyloučil) by došlo již v pravém jízdním pruhu, nikoliv však to, jakou měrou by se vozidlo Peugeot v pravém Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

jízdním pruhu nacházelo a v jaké pozici by vůči němu v tu dobu bylo vozidlo žalobkyně. Správní orgán totiž není nadán odbornými technickými znalostmi, na základě nichž by si mohl sám zpracovat simulaci pohybu obou vozidel, a právě pro tyto případy ustanovuje soudního znalce odpovídající specializace. V rámci nového projednání věci tudíž byly provedeny nové důkazy, z nichž vyplynula nová skutková zjištění, která odůvodňovala změnu právního názoru v dílčí otázce. Takovýto postup je přitom dle soudní judikatury přípustný, zvláště tehdy, jsou-li skutečnosti vyplynuvší z nově provedených důkazů technické povahy, tedy takové, k jejichž zodpovězení není sám správní orgán příslušný (v podrobnostech viz str. 5 a 6 žalobou napadeného rozhodnutí).

7. K námitce, že prvním zrušujícím rozhodnutím nebyl zrušen uložený správní trest a výrok o náhradě nákladů řízení, žalovaný uvedl, že se jedná pouze o formální vadu, když výrok IV. prvního rozhodnutí o přestupku sice není ve výroku zrušujícího rozhodnutí zdejšího správního orgánu ze dne 21. 9. 2020 vymezen číselně, je však vymezen slovně, a proto je zřejmé, že došlo i ke zrušení výroku o uložení správního trestu a náhradě nákladů řízení. Tato formální vada podle mínění zdejšího správního orgánu nemá vliv na zákonnost žalobou přezkoumávaného rozhodnutí, neboť nedošlo k dvojímu potrestání za jednu věc.
8. O žalobě rozhodl soud bez jednání v souladu s § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, (dále jen s.ř.s.), neboť s tím žalobkyně i žalovaný souhlasili.
9. Žalobu soud shledal z podstatné části důvodnou.
10. Nedůvodným je podle názoru soudu pouze žalobní tvrzení o nezákonnosti napadeného rozhodnutí z toho důvodu, že žalovaný v prvním svém rozhodnutí nezrušil výslovně i výrok IV. rozhodnutí Městského úřadu Domažlice ze dne 8. 7. 2020 čj. X., o trestu a o náhradě nákladů řízení. Žalovaný o věci rozhodl nejprve dne 21. 9. 2000 pod čj. X, kdy zrušil výrok III. rozhodnutí Městského úřadu Domažlice, odboru pro projednávání přestupků o uznání viny žalobkyně za přestupek. Jelikož výrok o trestu je výrokem závislým na výroku o vině a nemůže být trestu bez viny, pochybení žalovaného spočívající v absenci výslovného zrušení i výroku IV. rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ze dne 8. 7. 2000 nezpůsobuje nezákonnost napadeného rozhodnutí ve věci samé.
11. Ostatní námitky však soud shledal důvodnými. Žalovaný ve svém prvním rozhodnutí ze dne 21. 9. 2000 uvedl, že dosud nebylo spolehlivě prokázáno, že by ke střetu nedošlo, kdyby žalobkyně vjela do odbočovacího pruhu za šikmou přerušovanou čarou ohraničující prostor k bezpečnému výjezdu autobusů ze zastávek. Řidička vozidla Peugeot paní Š. by se totiž prostorem zastávek neoprávněně pohybovala stejně. Tato řidička neřídila autobus, proto jí při vyjíždění ze zastávky nemusela žalobkyně umožnit vyjetí dle § 25 odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Naopak paní Š. byla povinná dát přednost v jízdě vozidlům do tohoto pruhu vjíždějícím. Na situaci nelze aplikovat pravidla o jízdě v pruzích (§ 12 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Míra, v jaké žalobkyně vjela do prostoru pro bezpečné vyjíždění autobusu ze zastávky, byla poměrně malá, daná ne zcela správnou, byť často se v praxi vyskytující, technikou jízdy. Jednání spočívající v jízdě zastávkou bez oprávněného důvodu lze považovat za neohleduplné a neukázněné jednání dle § 4 písm. a) uvedeného zákona jen tehdy, je-li tímto jednáním zájem chráněný zákonem reálně dotčen. Proto lze žalobkyni uznat vinnou z přestupku pouze tehdy, kdyby její jednání bylo alespoň jednou z příčin dopravní nehody. S ohledem na minimální míru najezení do prostoru zastávky nelze její jednání hodnotit jako vjíždění do

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

prostoru zastávky, ale jako technicky nesprávné najetí do odbočovacího pruhu. Žalobkyně by proto byla odpovědnou za daný přestupek pouze tehdy, pokud by k nehodě nedošlo, kdyby najela do odbočovacího pruhu řádně, tedy celou šíří svého vozidla. Naopak pokud by se u kázalo, že by i tehdy k nehodě došlo, vina by byla pouze na řidičce vozidla Peugeot. Pochybení žalobkyně by bylo bezvýznamné. Pokud žalobkyně viděla, že v zastávce není autobus, mohla v souladu s principem omezené důvěry počítat s tím, že případné vozidlo vyjíždějící ze zastávky jí dá přednost.

12. Dle názoru soudu některé podstatné závěry znalce z doplněného znaleckého posudku nejsou na danou situaci použitelné. Např. ze znaleckého posudku ze dne 9. 11. 2020 vyplynulo, že znalec zdůrazňoval okolnost, že žalobkyně do prostoru autobusové zastávky přejížděla bez kontroly, zda v prostoru autobusové zastávky nejede rychleji jiné vozidlo. Přitom z výše shrnutého odůvodnění prvního rozhodnutí žalovaného tuto okolnost nebyla žalobkyně vůbec povinna předvídat, neboť v souladu s principem omezené důvěry mohla počítat s tím, že by jí takové vozidlo bylo povinno dát přednost. Dále podle znalce mohla žalobkyně nehodě zabránit, pokud by do odbočovacího pruhu najížděla až po kontrole, zda se v pravém jízdním pruhu nenachází jiné vozidlo. Z vyjádření znalce vyplývá, že znalec prostor k vyjíždění ze zastávky chybně posuzoval jako pravý jízdní pruh a nahlížel na situaci jako na souběžnou jízdu ve dvou pruzech. Dále znalec svůj posudek uzavřel s tím, že dopravní nehoda se stala proto, že žalobkyně začala najíždět do pravého jízdního pruhu ještě v prostoru s vodorovným značením a při tom si nezkontrolovala, zda v pravém jízdním pruhu nejede jiné vozidlo.
13. Tento nesprávný náhled následně ovlivňuje i další závěry posudku. Je nutno přisvědčit žalobci v tom, že simulace pohybu a dráhy vozidel v doplněném posudku je i laickým pohledem zřejmě vedena tak, že vozidlo žalobkyně neodbočuje co nejbližší u přerušované čáry V2b, nýbrž pokračuje ještě rovně doprostřed jejího jízdního pruhu tak, aby se následně mohlo zařadit za vozidlo Peugeot. (A i v této situaci se vozidla míjejí naprosto těsně!) Přitom žalovaný v závazném právním názoru vysloveném v prvním rozhodnutí stanovil, že pokud by mohlo dojít ke střetu i v případě, že by žalobkyně nepřejela do prostoru zastávky, nemohla by být uznána vinnou z přestupku. Znalec měl proto, aby mohla být tato skutečnost posouzena, vést dráhu sice v rámci řádné jízdní dráhy žalobkyně, ale co nejbližší okraji jejího jízdního pruhu, tj. ve prospěch žalobkyně.
14. V doplnění znaleckého posudku se uvádí, že „při najíždění do odbočovacího pruhu až v prostoru za vodorovným značením se vzhledem k vyšší rychlosti vozidlo Peugeot posune vpřed a více předjede vozidlo Škoda. Tím se vozidlo Peugeot dostane dříve do zorného pole řidičky Škoda a z této skutečnosti lze dovodit, že by *pravděpodobně* reagovala zpomalením. Z provedené simulace je patrné, že v případě pozdějšího manévru by ke střetu dojít nemuselo. Vozidla se při nehodě střetla krajními částmi. Je však třeba zdůraznit, že by se vozidla minula velmi těsně.“
15. Žalovaný v žalobou napadeném rozhodnutí připustil, že toto vyjádření nevylučuje, že ke střetu mohlo hypoteticky dojít i při řádném najetí do odbočovacího pruhu, avšak dle žalovaného postačuje, že při výslechu znalec řekl, že by ke střetu nedošlo. Soud přisvědčil v tomto směru žalobci v tom, že znalec odlišnosti ve svém písemném a ústním vyjádření nijak nezduvodnil.
16. Žalovaný v žalobou napadeném rozhodnutí dále uvedl, že „není podstatné, zda by odvolatelka na vozidlo Peugeot, které by se v rozhodný okamžik nacházelo vpravo

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

částečně před ní, skutečně reagovala zpomalením či nikoliv. Podstatné je, že by v takém případě byla povinna reagovat zpomalením, jelikož vozidlo Peugeot by v případě jejího řádného najetí netvořilo překážku náhlou a neočekávanou, neboť z provedené simulace i z printscreenů zakomponovaných odvolatelkou do odůvodnění odvolání je zřejmé, že v takovém případě by se vozidlo Peugeot nacházelo v době rozhodování odvolatelky zahájit odbočování již podstatnou částí před jejím vozidlem, a bylo by pro ni tudíž viditelné i bez kontroly situace ve zpětném zrcátku prostým pohledem do prostoru, kam hodlala vjet. O dopravní situaci v prostoru, do něhož hodlá řidič vjet je přitom povinen mít permanentní přehled, neboť podle § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích je řidič mj. povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní a své chování je povinen přizpůsobit situaci v provozu na pozemních komunikacích a podle § 5 odst. 1 písm. b) téhož zákona je mj. povinen věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. S ohledem na nově provedené důkazy (doplňek znaleckého posudku vč. simulace pohybu vozidel a výslech znalce) je navíc zdejší správní orgán nucen přehodnotit svůj původní kategorický závěr vyslovený ve zrušujícím rozhodnutí. Z doplňku znaleckého posudku a především z provedené simulace nově vyplynulo, že s ohledem na vyšší rychlost vozidla Peugeot by se v případě nájezdu odvolatelky do odbočovacího pruhu až za podélnou přerušovanou čarou vozidlo Peugeot dostalo do odbočovacího pruhu jako první. V takovém případě by však odvolatelka byla povinna se zařadit až za vozidlo Peugeot, neboť by přejížděla do jízdního pruhu, kde se již toto vozidlo, byť jen zčásti v pozici před ní, nacházelo. Je tomu tak proto, že podle § 12 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Z uvedeného podle žalovaného plyne, že i kdyby ke střetu došlo i tehdy, kdy by odvolatelka začala najíždět do pravého odbočovacího jízdního pruhu až v místě, kde skutečně začínal, spoluviny na dopravní nehodě by se nevyhnula, neboť vozidlo Peugeot by se již nejméně zčásti nacházelo v tomto odbočovacím pruhu a odvolatelku by vůči tomuto vozidlu tížila povinnost dle § 12 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Současně je přitom zřejmé, že pro odvolatelku by v případě, že by odbočovala až v místě, kde začíná odbočovací pruh pro odbočení vpravo, bylo vozidlo Peugeot jedoucí v pravém jízdním pruhu viditelné.

17. Pokud jde o novou argumentaci žalovaného v druhém rozhodnutí ohledně toho, že žalobkyně by v případě správného najetí do odbočovacího jízdního pruhu vozidlo Peugeot viděla již před sebou v jízdním pruhu a byla by povinna mu dát přednost, tento závěr považuje soud za předčasný, nemající dostatečnou oporu ve spise. Ze simulace provedené znalcem vyplývá, že v okamžiku najíždění do odbočovacího pruhu (jde o okamžik na simulaci zdůrazněný dvěma modrými obdélníky nejbližší u sebe) je vozidlo Peugeot zhruba jedním kolem v odbočovacím pruhu, zbytkem ještě v prostoru zastávky a zčásti před vozidlem žalobkyně, která již začíná do tohoto pruhu zatáčet a najíždět (dále pak podle simulace nepochopitelně jede ještě kus dál rovně, viz výše). Vozidla jsou v tomto okamžiku již v těsné blízkosti. Pokud žalovaný závěr o spoluvině žalobkyně učinil na základě toho, že se již naopak jednalo o jízdu v souběžných pruzích, odchýlil se zásadním způsobem od svých původních úvah o tom, že žalobkyně nebyla povinna počítat s tím, že vpravo vyjíždí ze zastávky vozidlo.

18. Na základě této nové úvahy, že by žalobkyně zahlédla vozidlo při odbočování již částečně před sebou, pak nebylo dosud prokázáno, že by žalobkyně, pro kterou bylo vozidlo jedoucí rychleji a vjíždějící na vozovku zprava nepředvídatelné, měla dostatek času na situaci reagovat např. znalcem zmíněným zpomalením, a tím zabránit střetu. Jde o úvahu odbornou, pouhým odhadem nezjistitelnou. Jde o reakční dobu, která nebyla nijak zkoumána. Za situace, že žalovaný vyslovil závazný právní názor, že pokud by jízdou ve správném pruhu ke střetu nedošlo, není žalobkyně vinna přestupkem, jde o okolnost podstatnou pro závěr o spoluzavinění nehody ze strany žalobkyně.
19. Na základě výše uvedeného soud zrušil napadené rozhodnutí podle § 76 odst. 1 s.ř.s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení a současně zavázal žalovaného výše uvedeným právním názorem
20. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., a žalobkyni, která měla ve věci plný úspěch, byla přiznána náhrada za zaplacený soudní poplatek a dále za náklady právního zastoupení sestávající ze dvou úkonů právní služby po 3.100,- Kč (převzetí a příprava zastoupení, podání žaloby) a dvou režijních paušálů po 300,-Kč, zvýšené o 21% DPH (výrok č. II. rozsudku).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 30. září 2021

Mgr. Jana Komínková v.r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.