



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní JUDr. Alenou Hockou ve věci

žalobce: R. B., narozený X, bytem P., K.V.,
zastoupený: JUDr. Ladislav Vávra, advokát se sídlem Moskevská 66,
360 01 Karlovy Vary,

proti
žalovanému: Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor dopravy a silničního
hospodářství, se sídlem Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary,

v řízení o žalobě ze dne 18.11.2020 proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4.9.2020 č.j. X,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Včasnou žalobou ze dne 18.11.2020 téhož dne doručenou soudu prostřednictvím datové schránky se žalobce domáhal přezkoumání napadeného rozhodnutí žalovaného ze dne 4.9.2020 č.j. X, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary ze dne 10.3.2020 č.j. X (dále jen **správní orgán I. stupně**), jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona č.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen **zákon o provozu na pozemních komunikacích**), kterého se z nedbalosti dopustil tím, že dne 5.2.2018 v 16:15 hodin, v obci Karlovy Vary, na ulici Slovenská, ve směru jízdy ke Gejzírparku, za křižovatkou ulice U Imperiálu s ulicí Slovenská, před odbočkou na účelovou pozemní komunikaci k hotelu Richmond, řídil osobní vozidlo zn. Toyota, RZ X, kdy začal předjíždět vpředu jedoucí osobní vozidlo zn. Mercedes-Benz, RZ X, řízené řidičem B., který se zapnutým znamením o změně směru jízdy počal odbočovat vlevo, na účelovou pozemní komunikaci vedoucí k hotelu Richmond a následně došlo ke střetu pravé části vozidla zn. Toyota s levou přední částí vozidla zn. Mercedes-Benz. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob, vliv alkoholu byl u obou řidičů vyloučen provedenou dechovou zkouškou, při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na zúčastněných vozidlech, která nepřesáhla částku 100.000,- Kč na žádném z nich. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Uvedeným jednáním žalobce porušil právní povinnost uloženou mu ustanovením § 17 odst. 5 písm. e) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Za spáchání uvedeného přestupku mu byl uložen správní trest pokuty ve výši 5.200,- Kč a správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v délce trvání 6 měsíců. Zároveň mu byla dle ustanovení § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen **zákon o odpovědnosti za přestupky**) stanovena povinnost náhrady nákladů předmětného řízení paušální částkou ve výši 6.000,- Kč.

2. V žalobě žalobce zejména trval na tom, že řidič Mercedesu vůbec nezapnul ukazatel směru před jeho odbočením směrem do areálu hotelu Richmond, neměl jej v tu dobu v provozu. Pokud by ukazatel směru měl zapnutý, zcela určitě by reagoval tak, že by uvedené vozidlo objel zprava. Jisté je, že v místě dopravní nehody a střetu obou vozidel se nenacházely brzdné, blokové, jízdní, smykové či jiné stopy.

Znalec Ing. Kešner ve svém posudku konstatuje „Z technického hlediska nelze potvrdit ani vyvrátit, že v tu dobu byl na vozidle Mercedes Benz (MB) zapnutý levý ukazatel směru. Řidič vozidla MB (za předpokladu zapnutého levého ukazatele směru jízdy od vyznačeného bodu) by zabránil střetu v případě, že by zaregistroval počátek předjížděcího manévru řidiče vozidla Toyota a odložil svůj úmysl zahájit odbočování vlevo do areálu hotelu.“ Závěr znalce vychází z předpokladu, že vozidlo Mercedes Benz mělo zapnutý levý ukazatel směru, a to po celou dobu průjezdu křižovatkou ulic U Imperialu a Slovenská, důkaz o naplnění tohoto předpokladu však chybí, předpoklad samotný pak důkazem není.

Dále znalec Ing. Kešner konstatoval, že vozidla nebyla na místě ponechána v konečných polohách, místo střetu vozidel nelze určit na základě zanechaných stop (případné úlomky laku mohly být nalezeny pouze bezprostředně po dopravní nehodě), jedná se o střet tečného charakteru z technického hlediska nelze v tomto případě určit okamžiky zapnutí ukazatele směru a dobu trvání této signalizace. Plánek místa dopravní nehody neobsahuje zakreslení odlišení vjezdu a výjezdu do resp. z areálu hotelu, lze se vyjádřit ke vzájemné střetové poloze vozidel z hlediska vzájemného natočení, nikoli přesně vůči místu dopravní nehody. Lze se vyjádřit k přirozené trajektorii pohybu za předpokladu použití vjezdu do areálu. Žalobce setrval na svém stanovisku zachyceném v protokole o jednání ze dne 11.3.2018, kde bylo uvedeno, že „za jediného viníka nehody je pokládán řidič B., protože ten se odpovídajícím způsobem nevěnoval řízení svého vozidla, ačkoliv se podle svého tvrzení rozhodl odbočit vlevo, nesledoval provoz za svým vozidlem, protože jinak by

musel zjistit, že je předjížděn vozidlem, o kterém uváděl, že ho za sebou viděl již od prostoru u Slunečních lázní. I znalec na straně 34 svého posudku uvádí, že pan B. mohl vidět zahájení předjížděcího manévru a mohl zabránit střetu. Za nastalé situace mohl i podle znalce odložit odbočování vlevo a zcela tak zabránit střetu. Podle konstatování znalce na str. 35 posudku není možně objektivně určit místo, kde řidič B. zahájil předjíždění, tento závěr znalce vyvolává pochybnost o dané otázce a tuto pochybnost je třeba hodnotit ve prospěch žalobce. Žalobce trval na tom, že náhlé a předem nesignalizované odbočení vozidla Mercedes vlevo bylo hlavní příčinou nehody. Je technicky přijatelné, že bezprostředně před střetem došlo ke snaze o korekci řízení do původního směru při periferním zaregistrování předjíždějícího vozidla Toyota. Za situace, kdy žalobce tvrdí, že vozidlo Mercedes nemělo zapnutý ukazatel směru a navíc řidič tohoto vozidla směřoval k pravému okraji komunikace a tím fakticky dával najevo úmysl zastavit při pravém okraji komunikace, je zřejmé, že žalobce nemohl za těchto okolností střetu zabránit, pokud řidič Mercedesu náhle bez zapnutí ukazatele směru odbočil doleva. Sám znalec konstatuje neexistenci stop dokládajících pohyb vozidel před střetem, neexistenci svědeckých výpovědí, k tomu je pak třeba zmínit, že výpovědi každého z účastníků nehody jsou diametrálně odlišné, zcela zřetelně proto existují pochybnosti o tom, jaký byl skutečný průběh nehodového děje a jde o pochybnosti takového rázu, že je nezbytné tyto hodnotit ve prospěch žalobce. Závěr správního orgánu o tom, že nehodu zavinil žalobce, je proto nesprávný a nerespektující zmíněnou zásadu o tom, že v pochybnostech je třeba rozhodnout ve prospěch obviněného.

Správní orgán je podle § 3 správního řádu povinen postupovat tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku. Zásada „in dubio pro reo“ je jednou ze stěžejních zásad českého právního systému. Jejím obsahem je pravidlo, že je vždy nutno v případě pochybností o zjištěném skutkovém stavu přiklonit se ke skutkové verzi pro obviněného příznivější. Jinak řečeno, není-li vina obviněného plně prokázána, musí být řízení proti němu zastaveno, v tomto smyslu platí pravidlo, že nedokázaná vina má tentýž význam jako dokázaná nevina. V tomto konkrétním případě nebyla argumentace žalobce a obrana mimo jakoukoliv pochybnost vyvrácena, místo střetu vozidel zůstalo nadále sporné, při absenci jiných důkazů zůstává k dispozici pouze tvrzení obou účastníků nehody - a ta jsou jak opakovaně zmíněno diametrálně odlišná, jde fakticky o tvrzení proti tvrzení, účastníci se neshodnou o přesném místě střetu, o rychlosti obou vozidel, o tom, zda vůbec vozidlo Mercedes signalizovalo levým ukazatelem směru úmysl odbočit, popř. po jakou dobu a ve které fázi byl levý ukazatel zapnut, tyto rozpory nemohl odstranit ani ustanovený znalec. Závěrem žalobce namítal, že správní orgány ačkoliv provedly rozsáhlé důkazní řízení, nesprávně zjistily skutkový stav věci, nesprávně ho právně posoudily a dospěly k nesprávným právním závěrům, proto žalobce navrhl, aby soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

3. **Žalobce společně s žalobou** také požádal o přiznání odkladného účinku žalobě. Jeho návrh byl zamítnut pravomocným usnesením zdejšího soudu ze dne 2.12.2020 č.j. 17 A 94/2020-30.
4. **Napadeným rozhodnutím žalovaného ze dne 4.9.2020 č.j. X** bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 10.3.2020 č.j. X, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

provozu na pozemních komunikacích, kterého se z nedbalosti dopustil tím, že dne 5.2.2018 v 16:15 hodin, v obci Karlovy Vary, na ulici Slovenská, ve směru jízdy ke Gejzírparku, za křižovatkou ulice U Imperiálu s ulicí Slovenská, před odbočkou na účelovou pozemní komunikaci k hotelu Richmond, řídil osobní vozidlo zn. Toyota, RZ X, kdy začal předjíždět vpředu jedoucí osobní vozidlo zn. Mercedes-Benz, RZ X, řízené řidičem B., který se zapnutým znamením o změně směru jízdy počal odbočovat vlevo, na účelovou pozemní komunikaci vedoucí k hotelu Richmond a následně došlo ke střetu pravé části vozidla zn. Toyota s levou přední částí vozidla zn. Mercedes-Benz. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob, vliv alkoholu byl u obou řidičů vyloučen provedenou dechovou zkouškou, při dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na zúčastněných vozidlech, která nepřesáhla částku 100.000,- Kč na žádném z nich. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Uvedeným jednáním žalobce porušil právní povinnost uloženou mu ustanovením § 17 odst. 5 písm. e) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Za spáchání uvedeného přestupku mu byl uložen správní trest pokuty ve výši 5.200,- Kč a správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v délce trvání 6 měsíců. Zároveň mu byla dle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky stanovena povinnost náhrady nákladů předmětného řízení paušální částkou ve výši 6.000,- Kč.

5. **Z odůvodnění napadeného rozhodnutí** vyplývá, že správní orgán I. stupně dne 15.5.2018 zahájil společné řízení o přestupcích a předvolal obviněné k ústnímu projednání věci na den 19.6.2018. Ke správnímu orgánu se dostavili oba obvinění, kdy po seznámení se spisem do protokolu žalobce uvedl, že se vyjádří ve lhůtě 7 dnů a obviněný B. obvinění odmítl. Do protokolu žalobce uvedl, že po celou dobu průjezdu křižovatkou nemělo vozidlo zn. Mercedes zapnutý ukazatel změny směru jízdy, respektive ukazatel změny směru jízdy nebyl v provozu. Do plánu zakreslil místo, kde počal vozidlo zn. Mercedes předjíždět a místo, kde došlo ke střetu vozidel. Další projednání věci správní orgán prvního stupně nařídil na den 4.9.2018. Oba obvinění setrvali na svých verzích před nehodového děje a oba navrhli k provedení důkaz znaleckým posudkem. Další projednání věci správní orgán prvního stupně nařídil na den 11.3.2019, kdy stanoveného dne a hodinu se dostavili oba obvinění včetně svých zmocněnců a po seznámení se závěry znaleckého zkoumání oba dva dál setrvali na svých verzích průběhu nehodového děje. Správní orgán vyhodnotil zjištěné důkazy a rozhodl tak, že žalobce porušil ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, čímž se z nedbalosti dopustil přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu a obviněný K. B. byl shledán vinným z porušení ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, čímž se z nedbalosti dopustil přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Proti tomuto rozhodnutí se oba účastníci řízení v zákonné lhůtě odvolali. Odvolací správní orgán poté, co shledal procesní pochybení správního orgánu prvního stupně, odvoláním napadené rozhodnutí ve všech jeho částech zrušil a věc vrátil zpět k novému rozhodnutí, když po věcné stránce pochybení neshledal. V novém řízení správní orgán odstranil vytýkaná pochybení a dne 10.3.2020 vydal ve společném řízení rozhodnutí, jímž shledal žalobce z porušení ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, a tím ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o silničním provozu, jehož se dopustil z nedbalosti. Za prokázané přestupkové

jednání mu uložil správní trest pokutu ve výši 5.200 Kč a správní trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v délce trvání 6 měsíců. Obviněný K. B. byl shledán vinným v rozsahu sděleného mu obvinění a z naplnění skutkové podstaty přestupku dle příslušného ustanovení § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu. Rozhodnutí vydané ve společném řízení bylo oběma obviněným doručeno cestou zmocněnců. Obviněný K. B. nevyužil svého práva na opravný prostředek a proto výrok B) přezkoumávaného rozhodnutí nabyl dne 1.4.2020 právní moci.

Po prostudování předložené spisové dokumentace měl žalovaný za prokázané, že žalobce dne 5.2.2018, v 16:15 hodin, v obci Karlovy Vary, na ulici Slovenská, za křižovatkou s ulicí U Imperiálu, ve směru jízdy ke Gejzírparku, řídil osobní vozidlo zn. Toyota, SPZ X, kde počal předjíždět osobní vozidlo zn. Mercedes, SPZ X, řízené řidičem K. B., který začal odbočovat vlevo do areálu hotelu Richmond a následně došlo k bočnímu střetu obou vozidel. Na základě provedených důkazů shledal správní orgán I. stupně na zavinění dopravní nehody oba dva řidiče, věc projednal ve společném řízení a vydal společné rozhodnutí. Obviněný řidič K. B. nevyužil svého práva na opravný prostředek a tak výrok B) přezkoumávaného rozhodnutí nabyl dne 1. dubna 2020 právní moci. Žalovaný se proto touto dějovou linkou již více nezabýval a na základě odvolání žalobce se zaměřil na jeho účast na dopravní nehodě, prokázání jeho části zavinění, projednání a uložení následných správních trestů. Po přezkoumání kompletní spisové dokumentace pak dospěl žalovaný k závěru, že žalobce se skutku, dávaného mu k tíži, dopustil. Řidič B. vypověděl, že shora uvedeného dne a hodinu přijížděl k vjezdu do areálu hotelu Richmond od centra, to je po ulici U Imperiálu, přes křižovátku s ulicí Slovenská, dále pokračoval po ulici Slovenská, kdy dle jeho vyjádření od poloviny průjezdu křižovatkou měl zapnutý levý ukazatel změny směru jízdy vlevo a tento měl zapnutý až do okamžiku střetu. Současně s tím si počal najíždět ke středu komunikace. Vozidlo Mercedes řidiče B. žalobce dojel přibližně před křižovatkou ulic U Imperiálu a Slovenská. Řidič B. po celou dobu řízení uváděl, že o vozidlu zn. Toyota řízeném žalobcem věděl a protože za křižovatkou měl v úmyslu odbočit vlevo, k hotelu Richmond, ponechal v činnosti znamení o změně směru v jízdě zamýšleným směrem jízdy a najížděl plynule ke středu komunikace. Žalobce v řízení zaujal obranu tvrzením, že vozidlo před ním jelo výrazně pomalu, při pravém okraji pozemní komunikace a nemělo zapnutý žádný ukazatel změny směru jízdy, tedy nic nenaznačovalo tomu, že by jeho řidič měl v úmyslu odbočovat vlevo, naopak žalobce dospěl k závěru, že vozidlo bude u pravého okraje komunikace zastavovat. Proto se rozhodl pomalu jedoucí vozidlo předjet. Že se na vozidle rozsvítilo znamení o změně směru jízdy, si všiml v okamžiku, kdy byl již takřka vedle předjížděného vozidla. S ohledem k tomu, že oba řidiči k průběhu nehodového děje zaujali diametrálně odlišné vyjádření, v místě se v daný okamžik nenacházel žádný nezávislý svědek, který by do příběhu vnesl jasno, na návrh obou aktérů ustanovil správní orgán I. stupně znalce v oboru dopravy a pověřil jej vypracováním znaleckého posudku. Na základě zadokumentovaných stop, zjištěného poškození obou vozidel a výpovědí obou účastníků dopravní nehody stanovil znalec střetovou rychlost obou vozidel v rozpětí 27 - 33 km/hod. a vyloučil jízdu vozidla zn. Mercedes při pravém okraji komunikace. Znalec ve vypracovaném posudku rovněž konstatoval, že bylo v moci obou řidičů dopravní nehodě zabránit a ve svém závěru konstatoval, že za předpokladu, že řidič vozidla Mercedes trvale zapnul levý ukazatel směru v úrovni mostku, nemohl žalobce rozlišit jeho další úmysl o pokračování pohybu po projetí křižovaty. Pokud začalo současně vozidlo zn. Mercedes zpomalovat, nebyla

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

tato situace z technického hlediska vhodná k zahájení předjížděcího manévru. Správní orgán I. stupně klasifikoval jednání žalobce jako porušení právní povinnosti dané mu ustanovením § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, jímž je řidiči zakázáno předjíždět, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo. Porušením této povinnosti žalobce naplnil skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 téhož zákona. Žalobce se zásadním způsobem neztotožnil s vyjádřením řidiče K. B. a po celou dobu řízení na svoji obhajobu uváděl, že na vozidle zn. Mercedes nebyl zapnutý ukazatel změny směru jízdy a vozidlo Mercedes jelo při pravém okraji komunikace, řidič K. B. oznámil úmysl odbočit vlevo v okamžiku, kdy žalobce již vozidlo zn. Mercedes předjížděl a srážce nešlo fakticky zabránit. Řidič K. B. pak po celou dobu řízení tvrdil, že dal znamení o změně směru jízdy před křižovatkou zmíněných ulic a tento ponechal v činnosti i při průjezdu křižovatkou a na ní, neboť měl v úmyslu za křižovatkou odbočit vlevo, na místo ležící mimo pozemní komunikaci a svůj úmysl dával najevo i tím, že jel při pomyslném středu pozemní komunikace. Oba účastníci dopravní nehody tedy uváděli svoji skutkovou verzi, ale ani jeden z nich neměl pro svá tvrzení hmatatelné důkazy. Správní orgán, pokud nemá, čím by ji vyvrátil, musí obhajobu přijmout. Správní orgán I. stupně provedl v takovém případě dokazování znaleckým posudkem. Znalec v oboru dopravy vyloučil, že řidič K. (*správně B.*) jel při pravém okraji pozemní komunikace. Pokud by řidič K. (*správně B.*) odbočoval vlevo od pravého okraje pozemní komunikace, došlo by k poškození pouze levého předního rohu vozidla zn. Mercedes, nikoliv k plošnému poškození boku nárazníku, levého předního blatníku a kontaktu levého zpětného zrcátka. Rovněž vyloučil, že by žalobce jel rychle, když střetovou rychlost obou vozidel, v závislosti na jejich zjištěném poškození, stanovil v rozmezí 27-33 km/hod. Znalec se dále vyjádřil k technickým možnostem obou aktérů střetu zabránit. Jeho závěry mají svoji logiku a jsou z technického hlediska přijatelné. Žalovaný shodně se správním orgánem I. stupně konstatoval, že střet vozidel byl výsledkem pochybení obou účastníků dopravní nehody a bylo na správním orgánu (nikoliv na znalci), aby vyhodnotil podklady a rozhodl, který z účastníků dopravní nehody porušil kterou povinnost řidiče. Pokud by správní orgán přistoupil na ničím nepodložené tvrzení žalobce, že vozidlo zn. Mercedes náhle a nesignalizovaně vybočilo od pravého okraje komunikace s úmyslem odbočit vlevo, musel by přijmout, rovněž ničím nepodložené tvrzení řidiče B., že žalobce spěchal a počal předjíždět v době, kdy vozidlo zn. Mercedes mělo zapnutý levý ukazatel změny směru jízdy. Zásadní rozpory v těchto výpovědích tedy nebylo možné odstranit jinak než znaleckým zkoumáním a v závěrech soudního znalce hledat odpověď na otázku kdo a jak dopravní nehodu zavinil. Žalovaný se v kontextu s výše uvedenými námitkami, které žalobce směřoval zejména do závěrů znaleckého posudku, neztotožnil a má je závěry znaleckého posudku za vyvrácené. Dále žalovaný byl dále toho názoru, že návrhu žalobce na zrušení odvoláním napadeného výroku a na zastavení řízení vedeného proti jeho osobě vyhovět nelze, neboť v takovém případě by musel zrušit i výrok o vině druhého účastníka řízení, pana K. B. a i v jeho případě řízení zastavit, a to navzdory prokázané skutečnosti, že ke střetu vozidel došlo, že na obou vozidlech vznikla škoda a rovněž navzdory závěrům znaleckého posudku o technických možnostech obou aktérů k zabránění dopravní nehodě.

6. **Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě dne 17.12.2020** nesdílel žalobcův názor s tím, že by jeho námitky zůstaly nevypořádané, neboť v odvolacím řízení námitky nevypořádal

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

jednotlivě, tedy podrobně každou zvlášť, nýbrž jako celek konstatoval, čím a proč má žalobcovu obhajobu za prolomenou. Dále žalovaný konstatoval, že pro vyřčení viny byl jak v případě žalobce, tak v případě druhého účastníka řízení, shledán dostatek podkladů, tyto konkretizoval a uvedl, co z kterého podkladu má za doložené, rovněž objasnil, proč nelze na žalobcovu obhajobu přistoupit. Dle názoru žalovaného nelze z takového způsobu vypořádání odvolacích důvodů bez dalšího dovozovat nezákonnost napadeného rozhodnutí, tím spíše za situace, kdy se obsah odvolání takřka shodoval s odvoláním ze dne 10.4.2019, jehož obsahu se věnoval správní orgán prvního stupně ve svém rozhodnutí poté, co byla věc původně v odvolacím řízení zrušena a věc vrácena k novému projednání. Nadto obdobné námitky žalobce uplatňoval již v průběhu některých ústních jednání a správní orgán I. stupně se těmito námitkám věnoval. S ohledem na skutečnost, kdy řízení o přestupku na obou instancích tvoří jeden celek, je žalovaný toho názoru, že žalobcova argumentace byla v průběhu dosavadních řízení vypořádána dostačujícím způsobem. Dle názoru žalovaného není povinností správních orgánů reagovat na každou dílčí námitku, nýbrž vypořádat se s obsahem a smyslem odvolací argumentace. Ačkoliv se tedy žalovaný explicitně nevyjádřil ke všem žalobcem vzneseným námitkám, tyto byly vypořádány v jednoznačném stanovisku o tom, že skutková zjištění jsou dostatečná. Dle názoru žalovaného je potřeba opětovně poukázat na skutečnost, že zaviněním dopravní nehody byl uznán vinným rovněž i druhý řidič, pan B.. Každý z řidičů měl na vzniku nehodového děje svůj podíl, nelze se tedy ztotožnit se závěrem či s přesvědčením žalobce, že tento svým chováním v provozu na pozemní komunikaci k dopravní nehodě nikterak nepřispěl. Co se týče námitky žalobce ohledně vzniklých pochybností (místo střetu, střetová či předstřetová rychlost jízdy vozidel, okamžik započetí předjíždění apod.), zde se žalovaný neztotožnil s tím, že by existence pochybností v těchto otázkách měla zcela zásadní vliv na posouzení viny žalobce, tedy že by tyto pochybnosti byly schopny žalobce vyvinut ze spoluúčasti na vzniku dopravní nehody. Obdobným způsobem ostatně argumentoval již správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí. V řízení byla (ve vztahu k žalobci) stěžejní zejména ta otázka, zda řidič B. měl v činnosti levý ukazatel změny směru jízdy. Ačkoliv se žalobce v dané věci odkazuje mimo jiné i na závěry znaleckého posudku, nutno podotknout, že znalec tuto skutečnost nedokázal potvrdit, ani vyvrátit. Správní orgány pak tedy vycházely ze skutečností zřejmých z obsahu spisu, kdy za zásadní vzaly zejména tu skutečnost, že obhajoba řidiče B. byla od samého počátku veskrze konzistentní (co do výpovědi ohledně aktivní činnosti směrového ukazatele). Naproti tomu žalobcova obhajoba byla stižena jistou mírou nevěrohodnosti, když nejprve žalobce tvrdil, že řidič B. uvedl ukazatel změny směru jízdy v činnost již v křižovatce ulic Slovenská a U Imperiálu, kde jej žalobce dojel a společně pak odbočovali vlevo, do ulice Slovenská. Na tuto svou výpověď (učiněnou před orgány Policie ČR) se pak ještě několikrát před správním orgánem odkázal. Po poradě se svým zmocněncem však začal posléze tvrdit skutečnost zcela diametrálně odlišnou, tedy že řidič B. v činnosti ukazatel změny směru jízdy vlastně vůbec neměl, a to po celou dobu jízdy. Následně, dne 4.9.2019, pak svou obhajobu ještě obohatil tím, že tedy vlastně ukazatel změny směru jízdy u řidiče B. v činnosti byl, ale až po projetí křižovatkou, přičemž místo, kde měl ukazatel směru zaregistrovat, žalobce označil v mapce. Následně pak v odvolání a nyní v žalobě opět žalobce tvrdí, že řidič B. změnu směru jízdy nesignalizoval vůbec žádným způsobem. Dále pak skutečnost, že by řidič B. jel při pravém okraji vozovky, kterou žalobce rovněž čteně zmiňuje, znalec vyloučil. Naopak konstatoval (obdobně jako u druhého z řidičů), jakými kroky mohl žalobce dopravní nehodě předejít -

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

poukázal zejména na to, že žalobce neměl zahájit předjížděcí manévr, pakliže byl v činnosti levý ukazatel změny směru jízdy, či pakliže nemohl relevantně vyhodnotit, jakým směrem se bude další jízda pana B. ubírat - zde je na místě podotknout, že na tuto nejistotu se sám žalobce odvolával, a to v rámci výpovědi před orgány Policie ČR, na kterou se později opakovaně odkazoval, kde jasně uvedl, že z počínání řidiče B. nebylo vůbec zřejmé, kam chce jet. Na tyto skutečnosti (tedy že žalobce ponejprve tvrdil, že ukazatel změny směru jízdy byl v činnosti již v křižovatce a že si sám nebyl jist dalším směrem jízdy pana B.) již upozorňoval správní orgán I. stupně ve svém rozhodnutí. Již jen okrajově lze pak zmínit výpověď žalobce v průběhu jednání ze dne 19.6.2018, kde do protokolu uvedl, že si je svého pochybení tak, jak je mu kladen za vinu, vědom. V souhrnu těchto skutečností tak lze uzavřít, že obhajoba žalobce utrpěla na věrohodnosti, a proto nebyla schopna vnést do zcela stěžejní otázky, zda měl řidič B. v činnosti ukazatel změny směru jízdy, podstatnější pochybnost. Žalovaný si je vědom skutečnosti, že účastník řízení má právo měnit svoji obhajobu a uvádět skutečnosti na podporu svých tvrzení v průběhu celého řízení, stejně tak jako má právo být v řízení z tohoto pohledu i zcela procesně pasivní. Dle názoru žalovaného se procesní strategie, jež spočívá ve vznášení některých tvrzení až v pozdějších stádiích správního řízení, tím spíše za situace, kdy se jedná o tvrzení zcela opačná od těch původních, ačkoliv je evidentní, že je obviněný mohl uplatnit od počátku, může jevit jako účelová, mající potenciál celkově snížit věrohodnost pozměněné obhajoby. Na základě uvedeného tedy žalovaný trval na dosud zjištěných a dle jeho názoru dostatečně odůvodněných závěrech o tom, že na vzniku dopravní nehody měli podíl řidiči obou vozidel, tedy i sám žalobce. Jeho námitky proto považuje za neopodstatněné. Závěrem žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl.

7. **Ze zasláního správního spisu vedeného žalovaným v této věci** vyplývá, že skutečnosti uvedené v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí ze dne 4.9.2020 i ve vyjádření žalovaného ze dne 17.12.2020 odpovídají obsahu spisu. Podle doručky datové zprávy bylo napadené rozhodnutí ze dne 4.9.2020 zástupci žalobce doručeno dne 24.9.2020.
8. **Žalobce dne 21.1.2021 reagoval na vyjádření žalovaného** replikou, ve které uvedl, že jeho základní námitka spočívá v tom, že správní orgán je dle § 3 správního řádu povinen postupovat tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku. Za situace, kdy existují zcela odlišná stanoviska a tvrzení obou účastníků dopravní nehody, kdy každý z nich popisuje průběh nehodového děje a jeho příčiny zcela odlišně, při neexistenci jiného přímého důkazu pak nastává situace, kdy se správní orgán musí o to důsledněji zabývat otázkou, jak se se vzniklými pochybnostmi vypořádat. Právě proto žalobce opakovaně poukazuje na to, že zásada „in dubio pro reo“ je jednou ze stěžejních zásad českého právního systému, kdy jejím obsahem je pravidlo, že je vždy nutno v případě pochybností o zjištěném skutkovém stavu přiklonit se ke skutkové verzi pro obviněného příznivější, tedy jinak řečeno, není-li vina obviněného plně prokázána, musí být řízení proti němu zastaveno, v tomto smyslu platí pravidlo, že nedokázaná vina má tentýž význam jako dokázaná nevina. Právě proto, že v tomto projednávaném případě nebyla argumentace a obrana žalobce mimo jakoukoliv pochybnost vyvrácena, místo střetu vozidel zůstalo nadále sporné, při absenci jiných důkazů zůstává k dispozici pouze tvrzení obou účastníků nehody - a ta jsou jak opakovaně zmíněno diametrálně odlišná, jde fakticky o tvrzení proti tvrzení, účastníci se neshodnou o přesném místě střetu, o rychlosti obou vozidel, o tom, zda vůbec vozidlo mercedes

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

signalizovalo levým ukazatelem směru úmysl odbočit, popř. po jakou dobu a ve které fázi byl levý ukazatel zapnut, tyto rozpory nemohl odstranit ani ustanovený znalec. Z těchto důvodů se proto žalobce domáhá toho, aby správní soud přezkoumal dosavadní závěry, ke kterým dospěly správní orgány, tedy i žalovaný. Závěrem žalobce uvedl, že na podané žalobě trvá.

9. Dle **§ 4 odst. 1 písm. a)** s.ř.s. soudy ve správním soudnictví rozhodují o žalobách proti rozhodnutím vydaným v oblasti veřejné správy orgánem moci výkonné, orgánem územního samosprávného celku, jakož i fyzickou nebo právnickou osobou nebo jiným orgánem, pokud jim bylo svěřeno rozhodování o právech a povinnostech fyzických a právnických osob v oblasti veřejné správy (dále jen **správní orgán**). Dle **§ 78 odst. 7 s.ř.s.** soud zamítne žalobu, není-li důvodná. Při přezkoumání napadeného rozhodnutí je soud povinen přezkoumat napadený výrok v mezích žalobních bodů uvedených v žalobě (§ 75 odst. 2 věta první s.ř.s.).
10. Soud rozhodl ve věci bez nařízení jednání dle **§ 51 odst. 1 s.ř.s.**, jelikož žalobce ani žalovaný nařízení jednání nepožadovali.
11. Podanou žalobou se žalobce domáhal z důvodů shora uvedených zrušení napadeného rozhodnutí žalovaného ze dne 4.9.2020, ale soud z níže uvedených důvodů shledal, že žaloba není důvodná.
12. Podle **§ 17 odst. 5 písm. e) zákona o provozu na pozemních komunikacích** řidič nesmí předjíždět dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,
13. Dle **§ 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích** fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.
14. Podle **§ 4 odst. 1 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích** při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
15. Dle **§ 5 odst. 1 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích** řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
16. Podle **§ 3 správního řádu** nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2.
17. Na úvod zdejší soud konstatuje, že námitky žalobce se týkají zejména způsobu hodnocení provedených důkazů a z nich vyvozených příslušných skutkových závěrů, současně žalobce namítal, že žalovaný měl v daném případě přistoupit k zásadě „in dubio pro reo“.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

Pro hodnocení skutkového stavu byly mimo jiné zásadní svědecké výpovědi a současně znalecký posudek Ing. Michala Kešnera. Ze spisového materiálu mimo jiné vyplývá, že žalobce dne 5.2.2018 v 16:15 hodin, v obci Karlovy Vary, na ulici Slovenská, za křižovatkou s ulicí U Imperiálu, ve směru jízdy ke Gejzírparku, řídil osobní vozidlo zn. Toyota, RZ X, kde počal předjíždět osobní vozidlo zn. Mercedes, RZ X, řízené řidičem K. B., který začal odbočovat vlevo, do areálu hotelu Richmond a následně došlo k bočnímu střetu obou vozidel. Žalobce v žalobě tvrdil, že nemohl střetu zabránit, když řidič Mercedesu náhle bez zapnutí ukazatele směru odbočil doleva. Zdejší soud zejména poukazuje na to, že žalovaný za účelem dostatečného zjištěného skutkového stavu provedl důkazy a po jejich vyhodnocení dospěl k závěru, že je skutkový stav věci zjištěn dostatečně, s čímž se soud plně ztotožňuje. Správní orgány ve svých rozhodnutích popsaly, které skutečnosti vzaly za prokázané, o které důkazy opřely svá skutková zjištění a jakými úvahami se při hodnocení provedených důkaz řídily. V daném případě lze konstatovat, že obhajoba žalobce v průběhu správního řízení byla stižena jistou mírou nevěrohodnosti, když nejprve žalobce tvrdil, že řidič B. uvedl ukazatel změny směru jízdy v činnosti již v křižovatce ulic Slovenská a U Imperiálu, kde jej žalobce dojel a společně pak odbočovali vlevo, do ulice Slovenská. Avšak následně tvrdil skutečnost zcela odlišnou, tedy že řidič B. v činnosti ukazatel změny směru jízdy vlastně vůbec neměl, a to po celou dobu jízdy. Posléze dne 4.9.2019 svou obhajobu žalobce opět pozměnil tak, že ukazatel změny směru jízdy u řidiče B. v činnosti byl, ale až po projetí křižovatkou, přičemž místo, kde měl ukazatel směru zaregistrovat žalobce, označil v mapce. Následně v odvolání a v žalobě žalobce opět tvrdil, že řidič B. změnu směru jízdy nesignalizoval vůbec žádným způsobem. Na základě těchto skutečností nelze správnímu orgánu vyčítat, že výpověď žalobce označil z části za nevěrohodnou. Současně znalec ve znaleckém posudku zcela vyloučil jízdu vozidla zn. Mercedes při pravém okraji komunikace, jak tvrdil žalobce. Pokud by řidič Mercedesu odbočoval vlevo od pravého okraje pozemní komunikace, došlo by k poškození pouze levého předního rohu vozidla zn. Mercedes, nikoliv k plošnému poškození boku nárazníku, levého předního blatníku a kontaktu levého zpětného zrcátka.

18. V daném případě krajský soud považuje za vhodné uvést, že podle názoru vysloveném v usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (dále jen **NSS**) ze dne 14.1.2014 č.j. 5 As 126/2011-68 „*v řízení o přestupku postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku.*“ V nyní posuzované věci správní orgány dostaly tomuto požadavku. Podklady, které správní orgány použily ke zjištění skutkového stavu, plně postačovaly k vydání rozhodnutí, když střet vozidel byl výsledkem pochybení obou účastníků dopravní nehody a žalovaný vyhodnotil podklady v souladu s § 3 správního řádu a svůj závěr dostatečně odůvodnil v souladu se zákonem a soud se s tímto postupem správních orgánů také ztotožnil.
19. Soud dále odkazuje na rozsudek NSS ze dne 31.5.2012 č.j. 9 As 97/2011-138, ve kterém se uvádí, že „*Formulace povinnosti řidiče chovat se ohleduplně a ukázněně je velmi obecná a může zahrnovat množství předem nepředvídatelných situací či jejich kombinací. Dodržování této povinnosti vyžaduje neustálou pozornost a plnou koncentraci řidiče, což je zásadní předpoklad pro bezpečnou jízdu. Řidič je odpovědný za to, že provádí při jízdě pouze takové úkony, při nichž dokáže mít situaci na vozovce, včetně okolních vozidel a dopravního značení, neustále pod kontrolou.*“ Žalobce byl povinen dle § 4 odst. 1 písm. a) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona o

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.

silničním provozu se mimo jiné chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní a současně jako řidič byl povinen se plně věnovat řízení vozidla a sledovat situace v provozu na pozemních komunikacích.

20. Jestliže měl žalobce připomínky k tomu, že znalecký posudek nekoresponduje se skutečností, když tvrdil, že Mercedes jel při pravém okraji komunikace, což znalecký posudek zcela vyloučil, mohla sám správním orgánům předložit znalecký posudek. Správní orgány by pak v souladu s rozsudkem NSS ze dne 2.7.2015 č.j. 9 As 206/2014-48, při jeho provádění postupovaly stejně jako při provádění znaleckého posudku znalce ustanoveného správním orgánem. Žalobce tak však neučinil a jeho tvrzení tedy nemají žádnou důkazní oporu.
21. Porušení zásady in dubio pro reo soud v daném případě neshledal, neboť tato zásada se uplatní právě jen v případech, kdy po provedeném dokazování o skutkovém stavu existují nadále pochybnosti. O takovou situaci se v dané věci nejednalo, neboť jak již bylo uvedeno, střet vozidel byl výsledkem pochybení obou účastníků dopravní nehody, za což jim oběma byl uložen správní trest.
22. Závěrem zdejší soud uvádí, že žalovaný se komplexně vyjádřil ke všem odvolacím důvodům žalobce, současně hodnotil všechny důkazy, popsal, které skutečnosti vzal za prokázané, o které důkazy opřel svá skutková zjištění a jakými úvahami se při hodnocení provedených důkazů řídil, a to vše v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu.
23. Vzhledem ke všem zjištěným skutečnostem soudu nezbylo, než žalobu zamítnout jako nedůvodnou ve smyslu § 78 odst. 7 s.ř.s., dle něhož soud zamítne žalobu, není-li důvodná (**výrok I. rozsudku**), když ji důvodnou neshledal s ohledem na shora uvedené.
24. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, a proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána (**výrok II. rozsudku**).

Poučení:

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

Plzeň 16. září 2021

JUDr. Alena Hocká v.r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje M. K.