



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní Mgr. et Mgr. Lenkou Bahýřovou, Ph.D. ve věci

žalobce: **M. D.**
bytem X

zast. advokátkou Mgr. Michalou Tůmovou
sídlem Purkyňova 3091/97c, 612 00 Brno

proti

žalovanému: **Krajský úřad Zlínského kraje**
sídlem tř. Tomáše Bati, 761 90 Zlín

za účasti: **M. J.**
bytem X

zast. advokátem Mgr. Janem Morávkem
sídlem Jeseniova 245/1, 130 00 Praha 3

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 1. 2019, č.j. KUZL-22262/2018, sp. zn. KUSP-22262/2018/DOP/Mu,

takto:

- I. Žaloba **s e z a m í t á.**
- II. Žalobce **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.

III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

IV. Osoba zúčastněná na řízení **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í:

I. Vymezení věci, obsah napadeného rozhodnutí

1. Rozhodnutím Městského úřadu Luhačovice, odboru dopravy, ze dne 15. 2. 2018, č. j. MULU 1834/2018, sp. zn. 3954/2017/262/36 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“), byl žalobce shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“) ve spojení s § 21 odst. 1 téhož zákona. Přestupku se měl dopustit podle výroku II. prvostupňového rozhodnutí tím, že dne 24. 8. 2016 kolem 6:56 hodin v Luhačovicích na silnici č. II/492 ulice Uherskobrodská ve směru jízdy od centra Luhačovic na Uherský Brod v km 16,52 řídil blíže specifikované motorové vozidlo, se kterým odbočoval vlevo k čerpací stanici Benzina Plus, aniž by dbal zvýšené opatrnosti, ohrozil řidiče jedoucího za ním, Ing. M. J., který řídil blíže specifikovaný motocykl, jedoucí nejméně rychlostí 68 km/hodinu, jímž žalobce předjížděl, následně došlo ke střetu obou vozidel, v jehož důsledku Ing. J. utrpěl těžké zranění s dobou léčení cca 12 týdnů, došlo též ke škodám na obou vozidlech a oděvu Ing. Janského. Za spáchání přestupku byla žalobci uložena pokuta ve výši 25 000 Kč a zákaz řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců.
2. Výrokem I. prvostupňového rozhodnutí byl M. J. (dále též „osoba zúčastněná na řízení“ nebo „poškozený“) uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 téhož zákona ve spojení s § 18 odst. 4 a § 4 písm. a) téhož zákona (překročil nejvyšší dovolenou rychlost nejméně o 18 km/hod a přitom se nechoval ohleduplně a ukázněně), za což mu byla uložena pokuta ve výši 2 000 Kč. Výrok I. prvostupňového rozhodnutí nabyl právní moci dne 10. 3. 2018, J. proti němu nepodal odvolání.
3. Žalobce podal žalobu proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 1. 2019, č. j. KUZL-22262/2018, sp. zn. KUSP-22262/2018/DOP/Mu (dále jen „napadené rozhodnutí“), jímž byl ve výroku I. žalobci snížen trest pokuty na 23 000 Kč, ve výroku II. pak bylo jeho odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí zamítnuto. Po podrobné rekapitulaci správního spisu se žalovaný nejprve zabýval právní kvalifikací přestupku ublížení na zdraví podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu a dospěl k závěru, že tělesná újma poškozeného M. J. je újmou dosahující intenzity zranění ve smyslu tohoto ustanovení. Dále se žalovaný zabýval mechanismem zranění poškozeného, kdy na základě vyhodnocení závěrů znaleckých posudků dospěl k tomu, že ke zranění poškozeného přispěla skutečnost, že na vozidle, které řídil žalobce, byl uchycen masivní čelní ochranný rám z kovových trubek, který přední masku vozidla bočně přesahoval o deset centimetrů, což odporuje aktuálním technickým požadavkům na bezpečnost silničního provozu a zvyšuje riziko reálného nebezpečí pro jeho ostatní účastníky.
4. Dále se žalovaný zabýval porušením § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, tj. tím, zda žalobce porušil povinnost, že při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy (povinnost první); při

odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním (povinnost druhá) a musí dbát zvýšené opatrnosti (povinnost třetí). Přitom vyšel ze spisového materiálu Policie ČR (dále jen „policie“), znaleckého posudku R. R., oponentního znaleckého posudku Ing. A. B., Ph. D. a revizního posudku A. K., Ph. D. a odborného vyjádření P. V. Ve vztahu k povinnosti první žalovaný uvedl, že její porušení nebylo prokázáno, a proto je nutno ve prospěch žalobce mít za to, že tato povinnost byla splněna. Shledal však nesplnění povinnosti druhé a třetí.

5. Podle žalovaného bylo nesporné, že oba účastníci dopravní nehody o sobě vzájemně ještě před střetem mohli vědět, a to na dostatečnou vzdálenost cca 140 m. Žalovaný souhlasil též s tím, že poškozený situaci bezprostředně před nehodou podcenil, pokud překročil nejvyšší povolenou rychlost a nechoval se ohleduplně ani ukázněně a na dopravní nehodě má svůj podíl, neboť nesprávně vyhodnotil situaci v silničním provozu. Za porušení povinností podle zákona o silničním provozu byl také Ing. J. potrestán. I po žalobci však bylo na místě spravedlivě požadovat potřebnou míru opatrnosti. Žalovaný vyhodnotil z celé série znaleckých posudků jako stěžejní revizní posudek dr. K., který považoval za srozumitelný, přezkoumatelný a objektivně srovnávající odborné závěry a výpočty Ing. R. a dr. B.. Žalovaný se dále zabýval obhajobou žalobce, která vychází ze znaleckého posudku Ing. R., jehož závěry však byly zpochybněny odbornou kritikou revizního znalce.
6. Revizní znalecký posudek dr. K. označil za technicky nepřijatelnou výpověď žalobce, že před opětovným odbočením k benzinové čerpací stanici zastavil (rozdířil se z nulové rychlosti) a teprve potom odbočoval vlevo. Žalobce měl a mohl o poškozeném vědět ještě před vykonáním odbočovacího manévru, kdyby se přesvědčil o situaci na hlavní pozemní komunikaci. Žalovaný měl s odkazem na revizní znalecký posudek za prokázané, že žalobce zahájil odbočování vlevo v době, kdy již byl předjížděn motocyklem, tzn., že předjížděcí manévr poškozeného mohl rozpoznat, případně jej mohl předpokládat. Žalobce tak vozidlem, které řídil, vytvořil předjíždějícímu řidiči překážku náhlou, poškozený tak již nebyl schopen střetu zabránit. Odvolacím námitkám žalobce (problematika míry zavinění, posouzení skutku v jiném rozsahu než jak jej posoudila policie, aplikace zásady *in dubio pro reo*), nepřisvědčil.
7. Žalovaný dále odůvodnil snížení uložené pokuty, a to z důvodu porušení principu absorpce správního trestu ze strany správního orgánu prvního stupně. Ten totiž žalobci jiným rozhodnutím (příkazem ze dne 11. 4. 2017) uložil žalobci pokutu ve výši 2 000 Kč za to, že měl na vozidle namontovaný přední nárazník a ochranný rám nespáchaného typu.

II. Žaloba

8. Žalobce navrhl, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno a věc byla žalovanému vrácena k dalšímu řízení. V žalobě nejprve namítal, že řízení o přestupku zahájil správní orgán na základě postoupeného trestního spisu policie, kterým bylo šetření podezření z přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti vůči žalobci skončeno tak, že žalobce přečin nespáchal a dopravní nehodu zavinil Ing. M. J.. Podle žalobce byl správní orgán tímto rozhodnutím o vině vázán.
9. Dále žalobce poukázal na to, že trestní odpovědnost je založena na odpovědnosti za zavinění, což platí i pro odpovědnost za přestupek. O zavinění z nevědomé nedbalosti jde

jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení chráněného zájmu jsou dány současně (viz např. rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 10/2008, z něhož žalobce citoval). 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 princip omezené důvěry v dopravě, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81).

10. Otázka spoluzavinění je otázkou přiměřenosti důvodů spoléhání se řidiče na dopravní kázeň ostatních účastníků silničního provozu ve smyslu § 5 písm. a) zákona o silničním provozu a její správné řešení je podmíněno pečlivým objasněním okolností konkrétního případu. Podle žalobce se správní orgány otázkou přiměřenosti dostatečně nezabývaly. Závěr o vině žalobce by připadal v úvahu pouze za situace, kdy by žalobce měl na základě konkrétních skutečností vědomost o tom, že se za ním pohybuje motocykl. Tak tomu však nebylo, byl to naopak poškozený řidič motocyklu, který svým riskantním, bezohledným způsobem jízdy nehodový děj způsobil; ten totiž překročil nejvyšší povolenou rychlost, předjížděl v místě čerpací stanice, kde mohl a měl předpokládat zvýšený pohyb vozidel a osob, za situace, kdy před sebou viděl vozidlo, mohl a měl předpokládat, že toto vozidlo může odbočit k čerpací stanici, ve vzdálenosti 80 – 100m před ním se nacházel kruhový objezd. Nebylo prokázáno, že by žalobce dostatečnou pozornost řízení motorového vozidla nevěnoval.
11. Žalobce poukázal na znalecký posudek Ing. R., z něhož vyplynulo, že rychlost motocyklu před střetem byla 75 km/hod +/-10%, tedy 68 – 83 km/hod. Motocyklista byl v době 2 sekund před střetem najetý za vozidlem v pravém jízdním pruhu vozovky, nebyl tedy najetý na předjíždění, došlo tak k jeho náhlému vybočení zpoza vozidla na předjíždění, tzv. „myšku“, na což žalobce nedokázal včas zareagovat. Dle tohoto znalce byla příčinou nehodového děje rychlost jízdy motocyklu a chybná technika jízdy motocyklisty, který nezačal předjížděcí manévry včas a z bezpečného odstupu za vpředu jedoucím vozidlem. V souladu s principem omezené důvěry v dopravě tak mohl žalobce spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem (řádně) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo a ověřil si, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat.
12. Odůvodnění napadeného rozhodnutí si žalobce vykládá tak, že řidič musí zohlednit i možné úmyslné porušení pravidel jinými účastníky silničního provozu. Tato povinnost však ze zákona neplyne a současně zakládá nerovnost v právech a povinnostech, což je v rozporu s Listinou základních práv a svobod (čl. 2 odst. 3, čl. 1 a čl. 37 odst. 3). Pokud je stíhána osoba za nedbalostní delikt a správní orgány současně dospějí k závěru, že podstatnější vliv na vznik škodlivého následku mělo úmyslné protiprávní jednání poškozeného, přičemž nedbalost je dovozována jen z toho, že žalobce si nepočínal dostatečně obezřetně, protože nevzal v úvahu protiprávnost jednání poškozeného, není možné učinit závěr o vině žalobce tak, jak to provedly správní orgány. Zanedbání potřebné míry opatrnosti nelze dovozovat jen na základě zpětné myšlenkové konstrukce

nepodložené konkrétními fakty. Došlo-li ke škodlivému následku, neznamená to automaticky, že potřebná míra opatrnosti musela být nutně zanedbána.

13. Ve správním řízení byl přijat závěr, že na vzniku dopravní nehody se podílel jak žalobce, tak i poškozený. Žalovaný přitom stanovil poměr tohoto podílu v rozsahu 3/4 žalobce a 1/4 poškozený. Bez sebemenších pochyb však bylo dovozeno, že vina poškozeného spočívala v tom, že jel v obci nepřiměřeně vysokou rychlostí (o více než 25 km/h) a předjížděl v místě, kde to bylo nebezpečné. Z charakteru těchto porušení pravidel silničního provozu je zjevné, že se jich poškozený nemohl dopustit z pouhé nedbalosti, ale že se jednalo o úmyslné porušení zákona. Vedle toho je žalobci kladeno za vinu, že odbočování nevěnoval zvýšenou pozornost, přičemž jeho nedbalostní jednání je dovozeno z faktu, že v posledních 2-3 sekundách před střetem nezaregistroval předjíždějícího poškozeného, kterého mohl, a to pouze v uvedeném časovém úseku, vidět ve zpětném zrcátku. Závěr, že žalobce nevěnoval zvýšenou pozornost dopravní situaci jen ze skutečnosti, že do něj poškozený narazil, postrádá oporu v provedeném dokazování.
14. K výčtu nesprávného jednání poškozeného je třeba podle žalobce přičíst i další porušení povinností, které nebylo zohledněno – viz § 17 odst. 2 a 5 zákona o silničním provozu, ačkoli to měly správní orgány učinit. Povinnosti poškozeného spojené s předjížděním však v řízení zkoumány nebyly, byť na posouzení věci mohly mít značný vliv. Podle názoru žalobce neměl poškozený v daný okamžik vůbec předjíždět, neboť nastala situace, která předjíždění zapovídá, a sice že vpředu jedoucí vozidlo (tj. vozidlo řízené žalobcem) odbočovalo vlevo, viz § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu.
15. Ze znaleckých posudků je zřejmé, že znalci provedli fyzikálně-matematické výpočty založené na empirických poznatcích. Z toho dovodili pravděpodobné rychlosti, časy, směřování a polohy jednotlivých účastníků dopravní nehody; připustili, že některé výchozí údaje dosadili odhadem (například rychlost motocyklu) a mohou být do jisté míry pochybné. Správní orgány však ze skutečnosti, že došlo k dopravní nehodě, dovodily závěr o vině žalobce, aniž připustily jakoukoliv pochybnost, čímž však nerespektovaly princip „in dubio pro reo” za situace důvodných pochybností (viz nálezy Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 733/01). Žalobce poukázal též na nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 36/98.
16. Součástí správního rozhodnutí, v němž je osoba uznána vinnou z nedbalostního přestupku, musí být pečlivé zhodnocení všech okolností, které správní orgány vedly k závěru, že tato osoba náležitou opatrnost nezachovala, a jednala tedy zaviněně. Správní orgány musí pečlivě zkoumat, zda žalobce nevěnoval dění za sebou pozornost vůbec anebo spoléhal na to, že neexistuje překážka znemožňující mu bezpečné odbočení. Pokud žalobce učinil před zahájením odbočování nezbytné kroky se zvýšenou opatrností, nelze mu klást za vinu, že nepředpokládal jízdu řidiče porušujícího celou řadu pravidel silničního provozu. 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. K tomu žalobce citoval z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012 – 62, jakož i z rozsudku Krajského soudu v Ostravě č. j. 58 Ca 40/2010 – 61. Podstatnou a rozhodnout skutečností z hlediska způsobení předmětné dopravní nehody jednoznačně bylo úmyslné jednání poškozeného, je to tedy sám poškozený, kdo je za dopravní nehodu odpovědný.

III. Vyjádření žalovaného, replika žalobce a vyjádření osoby zúčastněné na řízení

17. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě uvedl, že správní orgány posuzovaly vinu žalobce a osoby zúčastněné na řízení za vytýkané přestupky podle (1) spisového materiálu policie, (2) znaleckého posudku Ing. R., (3) oponentního znaleckého posudku dr. B., (4) revizního posudku dr. K., (5) odborného vyjádření Ing. V., (6) znaleckého posudku MUDr. T. Námitka žalobce, že znalecké posudky mohou být do jisté míry pochybné, je naprosto vágní a obecná. Věcné námitky, které žalobce proti znaleckým posudkům uplatnil v průběhu odvolacího řízení, byly vypořádány v napadeném rozhodnutí, v žalobě pak nejsou žádné další konkrétní námitky specifikovány.
18. Podle žalovaného si žalobce napadené rozhodnutí nedostatečně prostudoval, neboť všechny námitky byly v jeho odůvodnění vypořádány. Žalovaný zde konstatoval, že bylo jasné a objektivně prokázáno pochybení rovněž na straně poškozeného, který překročil nejvyšší dovolenou rychlost v místě a přitom se nechoval ohleduplně ani ukázněně, za což byl stížen pokutou. Není pravdivé tvrzení, že správní orgán prvního stupně neproověřoval, jestli motocyklista Ing. M. J. neporušil některé z ustanovení zakázaného předjíždění v § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu. Vyšetřující policisté v oznámení přestupku uvedli mj. i to, že motocyklista měl porušit § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu a jejich právní kvalifikaci přejal do oznámení přestupku také správní orgán prvního stupně, který s motocyklistou zahájil přestupkové řízení dne 15. 3. 2017. Další dokazování, zejména revizní znalecký posudek, však porušení § 17 odst. 5 písm. c) neprokázalo a správní orgán v modifikaci právní kvalifikace přestupku od porušení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu upustil (viz bod 30 napadeného rozhodnutí). Pro obvinění motocyklisty Ing. M. J. z porušení ust. § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu nejsou ve shromážděném spisovém materiálu žádné důkazy.
19. Žalobce se snaží soudu podsunout hypotézu, že poškozený Ing. M. J. porušil pravidla silničního provozu úmyslně; to ale prokázáno nebylo. Ing. M. J. spáchal přestupek v intencích nedbalosti nanejvýš vědomé, nikoli úmyslně. Aplikace nálezu Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, není pro případ žalobce přílehlavá (viz body 54 – 55 napadeného rozhodnutí), ve vztahu k námitce žalobce o výrazném překročení rychlosti motocyklistou M. J. m žalovaný odkázal na bod 74 napadeného rozhodnutí.
20. Žalovaný nesouhlasí s tím, že by jen z pouhého izolovaného faktu, že do něj motocyklista M. J. narazil, dovozoval skutkové ani právní závěry, takový výklad žalobce je značně zjednodušující a matoucí. Právní závěry žalovaného vyplývají z řady důkazů, které na vinu odbočujícího řidiče jednoznačně ukazují. V tomto směru se žalovaný odkázal na body 58 - 80 napadeného rozhodnutí, kde se všemi předestřenými námitkami žalobce podrobně zabýval.
21. Aplikace zásady v pochybnostech ve prospěch obviněného se žalobce dovolává nedůvodně. V řízení nevyšly najevo žádné takové okolnosti, které by měly aktivovat povinnost správních orgánů postupovat podle této zásady. Trestní judikatura zdůrazňuje, že použití této zásady přichází v úvahu pouze tehdy, jestliže pochybnosti, které v řízení vznikly o nějaké skutkové otázce, trvají i po provedení a zhodnocení všech dostupných důkazů. K uplatnění této zásady je tedy možné přistoupit teprve za situace, kdy není možné se

jednoznačně přiklonit k žádné ze skupiny odporujících si důkazů. Revizní znalecký posudek dr. K. v návaznosti na další skutečnosti vyplývající ze spisu a podklady pro vydání rozhodnutí osvědčují, že skutek se skutečně stal způsobem popsáním ve výroku II. rozhodnutí správního orgán prvního stupně.

22. **V replice** k vyjádření žalovaného žalobce nad rámec již uvedeného citoval úryvky z posudku Ing. R. a dr. B. Podle žalobce se znalec dr. B. vůbec nezabýval otázkou, kterou řešil znalec R., a to že by za situace, kdy by řidič motocyklu jel rychlostí 50 km/hod, již bylo vozidlo Ford mimo vozovku najeto na čerpací stanici. Rovněž znalec V. vyslovil ve svém vyjádření (z něhož žalobce citoval) závěr, že při rychlosti motocyklisty 50 km/hod by se již vozidlo nenacházelo v místě střetu, a že motocyklista měl jednoznačně možnost dopravní nehodě zabránit, pokud by správně vyhodnotil dopravní situaci.
23. Žalobce shrnul, že technické posouzení nehody bylo provedeno čtyřmi soudními znalci, přičemž jejich závěry, zejména v otázce zabránění střetu jednotlivými účastníky, se liší. Rovněž se tyto závěry liší v odpovědi na otázku technických příčin vzniku dopravní nehody. Znalci dr. B. a dr. K. uvádějí, že řidič vozidla Ford (žalobce) zahájil odbočování vlevo v době, kdy již byl předjížděn motocyklem. Žalobce tedy mohl dopravní nehodě zabránit nezahájením svého odbočovacího manévru, resp. jeho zahájením až po průjezdu motocyklu. Tyto závěry se však odlišují od závěrů znalců Ing. R. (ten byl přibrán v rámci probíhajícího trestního řízení), který nemá žádný vztah k účastníkům řízení. To podle žalobce neplatí pro znalce dr. B. a Ing. V., kteří byli osloveni účastníky řízení. Znalecký posudek dr. K. stojí podle žalobce osamoceně v opozici vůči posudkům Ing. R., a proto nelze mít postavené na jisto, že závěry dr. K. jsou správné a že na nich lze postavit rozhodnutí o vině žalobce. Podle žalobce měl správní orgán nechat vypracovat revizní posudek k posudkům Ing. R. a dr. K., a to pro zajištění objektivit znaleckým ústavem, v němž ani jeden ze zmiňovaných znalců není angažován. Provedení tohoto důkazu proto žalobce navrhl v řízení před soudem.
24. **Osoba zúčastněná na řízení** má za to, že nehodový děj byl zcela dostačujícím způsobem objasněn, zejména posudky znalců dr. B. a dr. K.. Znalecký posudek dr. K. byl posudkem revizním k posudkům Ing. R. a dr. B., nelze jej tak „odtrhnout“ od předchozích posudků, a pokud by měl být (popáté) zkoumán nehodový děj, bylo by třeba, aby znalecký ústav přezkoumával všechny posudky. Znalecký posudek dr. K. nestojí osamoceně, neboť víceméně potvrzuje závěry posudku dr. B. Ten s poškozeným nemá žádný vztah, a pokud žalobce zpochybňuje odbornost či nezávislost tohoto znalce, je třeba dr. B. vyslechnout, aby tento znalec mohl před zdejším soudem věrohodně obhájit své závěry.
25. Žalobce překrucuje provedené dokazování a snaží se svalit vinu na poškozeného, předkládá zdánlivě relevantní tvrzení, která jsou často nesprávná či neúplná. Není pravdou, že „správní orgán vychází při svých závěrech toliko z hypotéz, závěry o vině žalobce stojí na domněnkách“. Správní orgán vycházel z posudků dr. B., dr. K. a dalších provedených důkazů. Není též pravdou, že by čin spáchaný žalobcem byl činem nezaviněným, neboť nešlo ani o zavinění z nevědomé nedbalosti. Žalobce nedbal zvýšené opatrnosti, a tudíž nelze o nezaviněném jednání hovořit. Jádrem problému je zjištění, že žalobce poškozeného pravděpodobně vůbec nezaregistroval (ačkoli jej měl dle znaleckých posudků vidět dostatečně dopředu) a pokud ano, je nepochopitelné, že se před odbočováním nepřesvědčil,

zda není předjížděn. Odbočovací manévr nezačíná a nekončí zapnutím „blinkru“, probíhá celou dobu a tudíž je třeba celou dobu sledovat i prostor za sebou. Odbočující automobil nemá absolutní přednost a výsadní právo jakéhokoli pobytu na silnici. V místě nebyl žádný přechod, chodci či jiní účastníci provozu, manévr žalobce v této věci nebyl složitý.

26. Zavinění žalobce bylo prokázáno spolehlivě. Jeho nedbalostní jednání nebylo dovozováno jen z toho, že si žalobce nepočínal dostatečně obezřetně, protože nevzal v úvahu protiprávní jednání poškozeného. Žalobce porušil povinnost řidiče vozidla tím, že se dostatečně nevěnoval řízení, čímž ohrozil poškozeného, kterého v provozu na silnici neviděl, což sám žalobce vypověděl a přiznal. Zásadní skutečností je, že v tomto konkrétním případě nehrála rychlost poškozeného významnou roli. Zásadu „in dubio pro reo“ využívá žalobce pouze ve svůj prospěch, nikoli objektivně v kontextu skutkového děje. Nelze tedy vinit poškozeného ze spáchání přestupku spočívající v zákazu předjíždění vozidla se signalizujícím „blinkrem“ odbočování. V případě dopravních nehod nelze zjistit vše na 100 %, proto znalci počítají s množstvím variant, respektive uznávají jakési průměrné hodnoty. Závěry posudků považuje žalobce za pochybné, pouze pokud se mu to nehodí.

IV. Skutečnosti zjištěné ze správního spisu

27. Policie ČR odevzdala věc podle § 159a odst. 1 písm. a) trestního řádu opatřením ze dne 24. 2. 2017 Městskému úřadu Luhačovice (správnímu orgánu prvního stupně) k projednání přestupku, neboť v dané věci nebylo spatřováno podezření ze spáchání trestného činu; včetně dosud shromážděného spisového materiálu. Součástí jeho podstatného obsahu je záznam o zahájení úkonů trestního řízení ze dne 24. 8. 2016 pro možný přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku, úřední záznam ze dne 24. 8. 2016 o šetření výjezdové skupiny Policie ČR, protokoly o odtahu zajištěného vozidla a umístění vozidla do úložných prostor, protokol o nehodě ze dne 24. 8. 2016, situační plánek místa nehody zpracovaný Policií ČR se zaznačením jednotlivých stop, fotodokumentace nehody na CD a její popis, úřední záznam ze dne 14. 10. 2016 o podaném vysvětlení žalobce, úřední záznam ze dne 23. 11. 2016 o doplnění podaného vysvětlení žalobce, úřední záznam ze dne 18. 11. 2016 o podaném vysvětlení osoby zúčastněné na řízení.
28. Dále je součástí spisové dokumentace lékařská zpráva ke zranění osoby zúčastněné na řízení ze dne 18. 12. 2016, propouštěcí zpráva Krajské nemocnice Tomáše Bati, a. s. ve Zlíně ze dne 19. 9. 2016 a další zprávy z lékařských vyšetření osoby zúčastněné na řízení, dále dokumentace k vozidlu, které řídil žalobce. Před odevzdáním věci správnímu orgánu prvního stupně byl zpracován znalcem Ing. R. R. znalecký posudek č. 3730. Součástí správního spisu je též videozáznam z kamery umístěné na čerpací stanici (pozn. ten však nezachycuje nehodu jako takovou).
29. Oznámením ze dne 13. 3. 2017 zahájil správní orgán prvního stupně přestupkové řízení osobě zúčastněné na řízení ve věci přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 a přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně byl vydán příkaz ze dne 20. 3. 2017, č. j. MULU 4543/2017, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť řídil motorové vozidlo, na němž byl

namontován přední nárazník a ochranný rám neschváleného typu. Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 11. 4. 2017.

30. Dále je součástí spisové dokumentace protokol o ústním jednání ze dne 30. 3. 2017 s osobou zúčastněnou na řízení, návrh na doplnění důkazů ze dne 12. 3. 2017 a písemné vyjádření této osoby k dopravní nehodě ze dne 30. 3. 2017. Osoba zúčastněná na řízení k věci předložila znalecký posudek Ing. A. B., Ph. D. č. 84-6/2017, jehož přílohou je konzultační zpráva z Ústavu soudního lékařství v Brně zpracovaná MUDr. M. Ď., Ph. D. Součástí spisové dokumentace správního orgánu prvního stupně je oznámení o zahájení společného přestupkového řízení ze dne 30. 6. 2017 osobě zúčastněné na řízení a žalobci, jakož i protokol o ústním jednání ze dne 20. 7. 2017. Správní orgán prvního stupně následně v řízení přibral usnesením ze dne 17. 8. 2017 soudního znalce Ing. A. K., Ph. D., který ve věci zpracoval znalecký posudek č. AD/2012, jenž má povahu znaleckého posudku revizního (k posudkům Ing. R. a dr. B.). V reakci na tento posudek předložil zástupce žalobce (JUDr. Ivo Panák) stanovisko ze dne 3. 1. 2018, k němuž přiložil odborné vyjádření Ing. P. V. ze dne 20. 12. 2017. Na toto vyjádření reagovala osoba zúčastněná na řízení dne 5. 1. 2018. Následně bylo vydáno prvostupňové rozhodnutí.
31. Proti prvostupňovému rozhodnutí podal (pouze) žalobce odvolání, které bylo i se spisovým materiálem postoupeno žalovanému. Nutno poznamenat, že obdobně jako v řízení před správním orgánem prvního stupně, i v odvolacím řízení se správní orgán pokusil věc předat státnímu zastupitelství pro účely zahájení trestního řízení, avšak bezúspěšně. V průběhu odvolacího řízení byl usnesením ze dne 17. 9. 2018 ustanoven soudní znalec MUDr. J. T., CSc. z oboru zdravotnictví ve vztahu k otázkám týkajícím se poranění osoby zúčastněné na řízení. Znalecký posudek tohoto znalce č. 636 hodnotil poškození zdraví jako těžkou újmu na zdraví, resp. těžký úraz, s tím, že nejzávažnější zranění vzniklo přímým nárazem kolene motocyklisty do masivního kovového sloupku dodatečně namontovaného „ochranného“ rámu vozidla (v tomto ohledu je shoda se zprávou MUDr. Ď.). Ke znaleckému posudku MUDr. T. se žalobce vyjádřil dne 15. 11. 2018. Následně bylo vydáno napadené rozhodnutí.

V. Jednání před soudem

32. Krajský soud ve věci k požadavku žalobce nařídil ústní jednání, které se uskutečnilo dne 17. 1. 2022 za přítomnosti žalobce a jeho zástupkyně, zástupce žalovaného a zástupce osoby zúčastněné na řízení. V žalobním přednesu zástupkyně žalobce odkázala na žalobu a repliku žalobce k vyjádření žalovaného, popsala některé skutkové okolnosti věci a průběh správního řízení. Zdůraznila, v jakých aspektech se posudky shodují a uvedla, že pokud z toho byly vyvozeny odlišné závěry, nemohl to žalovaný překlenout pouze tím, že se k jednomu z posudků přiklonil. Měla za to, že se správní orgán měl zabývat tím, proč nebyly pořízeny kompletní kamerové záznamy (ty měl zajistit policista, jehož nadřízeným byl rodinný příslušník osoby zúčastněné na řízení), když se všichni znalci na tyto kamerové záznamy odkazují. Dále uvedla, že reakční dobu 2 sekundy, kterou měl žalobce při odbočování k dispozici, nelze považovat za dostatečnou. Žalobce nemohl předvídat, že jej někdo (na poslední chvíli a za současného porušení pravidel silničního provozu) bude předjíždět.

33. Zástupce žalovaného odkázal na napadené rozhodnutí a vyjádření k žalobě. Dále korigoval tvrzení zástupkyně žalobce, že posudek dr. B. byl posudkem revizním, tím byl posudek dr. K.. Uvedl, že v průběhu odvolacího správního řízení bylo nutno objasnit povahu zranění osoby zúčastněné na řízení, a proto byl vypracován posudek z oboru zdravotnictví, z něhož mj. vyplynulo, že zranění poškozeného bylo tak závažné zejména proto, že na automobilu žalobce byl umístěn nepovolený ochranný rám. K odpovědnosti žalobce uvedl, že pokud nemohl situaci za sebou kontrolovat přes středové zrcátko, měl si situaci kontrolovat přes zrcátka zpětná a měl být obezřetnější.
34. Zástupce osoby zúčastněné na řízení se vyjádřil k pravdivosti výpovědím žalobce a osoby zúčastněné na řízení v průběhu správního řízení. Odbočovací manévr žalobce složitý nebyl, žalobce se mohl při zachování obezřetnosti střetu s osobou zúčastněnou na řízení vyvarovat, a to tím, že by se podíval do zpětného zrcátka. Napadené rozhodnutí považuje za přesvědčivě odůvodněné.
35. Krajský soud konstatoval obsah soudního a správního spisu. Žalobce v replice k vyjádření žalovaného k žalobě navrhl, aby byl vypracován další revizní posudek znaleckým ústavem a na tomto návrhu u jednání setrval. Tomuto návrhu soud nevyhověl, neboť dospěl k závěru, že ve věci lze rozhodnout na podkladě správního spisu. V průběhu předcházejícího řízení se ve věci vyjádřilo celkem 5 znalců (byly vydány 4 znalecké posudky, z toho se jeden zpracovaný znalcem z oboru zdravotnictví a 1 odborné vyjádření). Soud se neztotožňuje s názorem žalobce, že znalecký posudek dr. K. stojí osamoceně v opozici vůči posudku Ing. R. Znalecký posudek dr. K. byl zpracován jako znalecký posudek revizní. Další návrhy na dokazování účastníci řízení nevznesli.

VI. Posouzení věci krajským soudem

36. Krajský soud předně posuzoval, zda byly splněny podmínky řízení, přičemž dospěl k závěru, že žaloba byla podána včas (§ 72 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní; dále jen „s.ř.s.“), osobou oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.) a že se jedná o žalobu přípustnou (§ 65, § 68, § 70 s.ř.s.).
37. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s.ř.s. přezkoumal krajský soud napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů, včetně řízení předcházejícího jeho vydání, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu.
38. Krajský soud se nejprve zabýval námitkou žalobce, že správní orgány byly vázány názorem policie, že žalobce nespáchal přečin ublížení na zdraví z nedbalosti, a že dopravní nehodu zavinila osoba zúčastněná na řízení. Předně je nutno uvést, že odevzdání věci policií podle § 159a odst. 1 písm. a) trestního řádu správnímu orgánu k projednání přestupku, není rozhodnutím o vině. Správní orgán příslušný k projednání přestupkového jednání není vázán právním posouzením věci ze strany policejního orgánu či státního zástupce, přijatým na podkladě skutkových zjištění, s nimiž je věc správnímu orgánu postupována. Taková povinnost, na níž žalobce poukazuje, z právní úpravy ani z odborné literatury nevyplývá (srov. např. komentář k § 159a v bodě 9 In Drašík, A., Fenyk, J. aj. Trestní řád. Komentář. Praha : Wolters Kluwer, 2017).

39. Ze správního spisu je patrné, že správní orgány se po doplnění skutkových zjištění opakovaně neúspěšně pokusily věc předat státnímu zastupitelství, neboť měly za to, že s ohledem na poranění osoby zúčastněné na řízení mohlo být jednání žalobce kvalifikováno jako přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku. Neshledalo-li státní zastupitelství dostatečné důvody k zahájení trestního řízení s žalobcem pro uvedený přečin, tato skutečnost není sama o sobě překážkou vedení řízení pro spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, jehož se dopustí fyzická osoba tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví, a to v důsledku porušení povinnosti vyplývající z § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu.
40. Nutno uvést, že touto námitkou se k odvolání žalobce zabýval již žalovaný v bodech 82 – 83 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Neshledal jí důvodnou mj. s odkazy na § 74, resp. § 78, zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), v nichž je stanoven postup policie při oznamování přestupku ve zvláštních případech, resp. postup správního orgánu při zahájení řízení z moci úřední, což blíže rozvedl. Krajský soud se s tímto argumentačním směrem ztotožňuje. Podle § 74 odst. 1 písm. f) zákona o odpovědnosti za přestupky učiní orgán policie nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání přestupku a k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem, nasvědčují-li okolnosti tomu, že byl spáchán přestupek podle zákona o silničním provozu. Tak tomu bylo i v této věci, načež došlo (především na podkladě závěrů znalce Ing. R.) k odevzdání věci správnímu orgánu k projednání přestupku. Správní orgán je povinen zahájit řízení o každém přestupku, který zjistí (§ 78 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky). Oznámení o zahájení řízení o přestupku obsahuje popis skutku, o kterém má být v řízení rozhodováno, a jeho předběžnou právní kvalifikaci, přičemž změna právní kvalifikace skutku v průběhu řízení je přípustná (§ 78 odst. 3, 4 zákona o odpovědnosti za přestupky).
41. K této námitce je rovněž na místě dodat, že překážky řízení o přestupku, jež vyplývají ze vztahu k trestnímu řízení, jsou výslovně zakotveny v § 77 zákona o odpovědnosti za přestupky. Ty jsou determinovány zásadou „ne bis in idem“, zabráňující dvojímu potrestání za stejný skutek. Z této zásady vyplývají překážky postupu v řízení (překážka litispendence, překážka věci rozhodnuté), které mohou spočívat jak v předchozím řízení či rozhodnutí o přestupku, tak v předchozím řízení či rozhodnutí o totožném skutku v trestním řízení. V posuzované věci tyto překážky dány nebyly, ostatně žalobce to svojí argumentací ani nezpochybňoval. Námitka směřující proti vedení přestupkového řízení o skutku žalobce, který má podstatu v porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, resp. k vydání rozhodnutí o přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) téhož zákona, tedy důvodná není.
42. Žalobce dále zpochybnil, že došlo k naplnění subjektivní stránky přestupku, tj. k zavinění. K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění, přičemž postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění (§ 15 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky). V posuzované věci bylo vyžadováno zavinění alespoň ve formě nedbalosti nevědomé. Zavinění z nedbalosti v sobě zahrnuje pouze složku vědomostní (rozumovou), složka vůle ve vztahu k negativnímu následku chybí.

Nedbalostní jednání může spočívat jak v aktivním konání, tak v opomenutí. Pro naplnění zavinění formou nevědomé nedbalosti musí být naplněny kumulativně dva znaky (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 8. 2008, č. j. 1 As 56/2008-66, bod 18). Prvním z nich je, že pachatel přestupku nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem. Druhým znakem je skutečnost, že pachatel o tomto vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

43. Podstatou nedbalosti je nezachování opatrnosti, která je posuzována podle zákonem stanovených kritérií. Kritéria požadované opatrnosti lze dělit na objektivní a subjektivní. Objektivní kritéria požadují na každém adresátu normy stejnou míru opatrnosti a předvídatosti (s přihlédnutím k případné zvláštní vlastnosti či postavení pachatele), jejich výrazem jsou okolnosti konkrétního případu a povinnost vědět. Subjektivní kritéria představují takovou míru opatrnosti, kterou je schopen zachovat pachatel v konkrétním případě, přičemž je nutno brát zřetel na jeho individuální charakteristiky a zvláštní okolnosti každého případu. Projevem subjektivního pohledu tak jsou osobní poměry pachatele a možnost vědět. Při posuzování zavinění je nutno vycházet z obou uvedených kritérií a všechny pojmové znaky (povinnost vědět i možnost vědět) musí být splněny kumulativně (shrnutí viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 As 13/2008 – 53).
44. V posuzované věci je skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu vyvozována z porušení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle něhož 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. Při posouzení věci mohl krajský soud vyjít z judikatury Nejvyššího správního soudu, který se výkladu § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, v několika svých rozhodnutích věnoval.
45. Podle rozsudku ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 - 89, je z dikce tohoto ustanovení „zřejmé, že po řidiči se požaduje současné splnění několika povinností. Řidič je povinen před samotným odbočením dát znamení o změně směru jízdy (povinnost první), současně při samotném manévru odbočování musí dbát zvýšené opatrnosti (povinnost druhá) a počínat si tak, aby neohrozil za ním jedoucí řidiče (povinnost třetí),“ přičemž poslední dvě povinnosti jsou vzájemně provázané. „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.“
46. V rozsudku ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016 - 32, Nejvyšší správní soud uvedl, že u povinnosti ověřit, zda jej před odbočením vlevo nikdo nepředjíždí, „nelze po odbočujícím řidičspravedlivě požadovat, aby stačil zareagovat, pokud by měl před odbočením neúměrně krátký časový okamžik, ve kterém by sice měl teoretickou možnost předjíždějící vozidlo

zpozorovat, 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.“ V tomto případě vzal Nejvyšší správní soud v úvahu, že odbočující řidič má kontrolovat jak situaci v levé části vozovky v protisměru jeho jízdy (protijedoucí vozidla), tak i ve směru jeho jízdy (potenciálně předjíždějící vozidla), takže jeho pozornost mezi oběma směry „přeskakuje“ zhruba ve frekvenci jedné či dvou sekund, ačkoli pozornost věnuje přirozeně především protisměru. Tento rozsudek lze ve vztahu k předchozí judikatuře chápat tak, že je nutné se zabývat tím, zda vzhledem ke konkrétní situaci v silničním provozu bylo vůbec myslitelné, aby vlevo odbočující řidič předjíždějící vozidlo spatřil (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2021, č. j. 9 As 120/2021 – 24, bod 15). Právě shrnuté závěry korespondují i s judikaturou Nejvyššího soudu, na níž odkazoval žalobce. Nejvyšší soud v usnesení ze dne 23. 1. 2008, sp. zn. 5 Tdo 10/2008, uvedl, že o zavinění z nevědomé nedbalosti jde *„jen tehdy, jestliže povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem jsou dány současně“*. Nedostatek jedné z těchto složek znamená, že čin je nezaviněný. Při odbočování mimo komunikaci není myslitelné neustále hledět do zpětného zrcátka, neboť je třeba přirozeně sledovat provoz před vozidlem a v protisměru. Soud v tomto rozhodnutí uvedl, že do zpětných zrcátek se nelze dívat prakticky neustále, neboť by tím byly na řidiče kladeny až nereálné nároky.

47. K principu omezené důvěry, na nějž žalobce rovněž odkazoval, se vyjádřil (byť ve vztahu k posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu) též Ústavní soud v nálezu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15 následovně: *„Jde-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 (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČSR sp. zn. 3 Tz 20/81)“*. Ve věci posuzované Ústavním soudem byla řešena otázka zavinění stěžovatele ve vztahu k přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, jehož se měl dopustit tím, že při odbočování vlevo omezil a ohrozil předjíždějícího motocyklistu, který do něj narazil (jednalo se tedy o situaci obdobnou nyní posuzované věci). Tehdy měl motocyklista předjíždět 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 poškozeného. Ústavní soud rozhodnutí obecných trestních soudů zrušil s tím, že *„řidič osobního motorového vozidla může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem (řáděně) 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.“*
48. Z uvedené judikatury je zjevné, že při posouzení otázky zavinění je nutno věnovat pečlivou pozornost konkrétním skutkovým okolnostem, zejména časovému průběhu

nehody, resp. časovému úseku, během něhož se řidič (obviněný z přestupku) rozhoduje a zjišťuje, zda může odbočovací manévr provést, a následně je nutno posoudit, zda měl odbočující řidič dostatečný čas k tomu, aby předjíždějící vozidlo spatřil a mohl na něj adekvátním způsobem zareagovat. I v posuzované věci je tak podstatné zjištění, zda odbočující řidič (žalobce) mohl v konkrétním případě pohledem do zpětného zrcátka zjistit, že jej již předjíždí jiné vozidlo, a zda měl na adekvátní reakci dostatečnou dobu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018 – 29).

49. Klíčovou otázkou tedy je, zda žalobce před zahájením odbočování vlevo mohl a měl rozpoznat předjížděcí manévr osoby zúčastněné na řízení (motocyklisty). Při posouzení této otázky žalovaný vyšel ze znaleckého posudku dr. B., jehož závěry následně potvrdil revizní znalecký posudek dr. K., přičemž v bodě 70 napadeného rozhodnutí jsou shrnuta podstatná skutková zjištění a závěry žalovaného, tj. že „žalobce zahájil odbočování vlevo v době, kdy již byl předjížděn motocyklem, který při řádném přesvědčení o situaci mohl vidět a jeho předjížděcí manévr mohl rozpoznat, případně tento manévr mohl předpokládat. Předstřetovým pohybem vozidla žalobce byl rozjezd tohoto vozidla na střetovou rychlost 20 km/hod a následné odbočení do místa střetu bez zastavení, kdy odbočující řidič (žalobce) mohl z pohybu motocyklu na vzdálenost 32,2 m před místem střetu rozpoznat z polohy motocyklu, který se nacházel částečně v protisměrném jízdním pruhu, úmysl motocyklisty vozidlo Ford předjet a byl pro žalobce jednoznačně viditelným“.
50. Krajský soud ověřil, že tyto závěry z odkazovaných znaleckých posudků vyplývají, pro účely rozhodnutí ve věci je však vhodné jednotlivé podstatné aspekty nehodového děje (s. 33 – 51 znaleckého posudku dr. K.), shrnout podrobněji. Rychlost vozidla Ford v okamžiku střetu byla stanovena na 19 km/h (na základě předpokladu nebrzděného postřetového pohybu se zpomalením 2,5 m/ss uvažovaným jako důsledek zvýšených jízdních odporů při jízdě se zařazeným nízkým převodovým stupněm bez sešlápnutého pedálu akcelerace), rychlost pohybu motocyklu v okamžiku střetu byla stanovena na 70 km/h (69,8 km/h před zaokrouhlením, a to se zohledněním charakteru postřetového pohybu, vyhodnoceným jako brzděný se zpomalením 7,36 m/ss daným adhezními možnostmi, od konce stopy, v průběhu pádu a následného sunutí po vozovce byl uvažován jako nebrzděný, se zpomalením cca 4,4 m/ss odpovídajícím sunutí nekapotovaného motocyklu po živiničném či dlážděném povrchu vozovky). Podle znalce takto stanovená rychlost dobře koresponduje s průměrnou rychlostí stanovenou z kamerového záznamu.
51. Dle znaleckého posudku dr. K. (s. 36 – 37) prováděl motocykl v průběhu nehodového děje předjížděcí manévr, kdy počátek jeho příčné přemístění byl uvažován ve střední části pravého jízdního pruhu a konec v příčné poloze odpovídající okamžiku střetu, s tím, že podélně bylo zakončení uvedeného manévru předpokládáno jako mezní na úrovni levého zadního rohu vozidla žalobce. Čas příčné přemístění byl stanoven na 2,0 s, pohyb motocyklu před střetem a v průběhu předjížděcího manévru byl vzhledem k absenci brzdných či blokovacích stop před místem střetu uvažován jako jízda konstantní rychlostí. Motocykl dokončil za těchto podmínek příčné přemístění (tj. nájezd do levého jízdního pruhu) v čase 0,35 s před střetem, kdy se při rychlosti jízdy 70 km/h nacházel ve vzdálenosti 6,8 m před místem střetu, předjížděcí manévr pak byl zahájen v čase 2,35 s před střetem, při rychlosti 70 km/h ze vzdálenosti 45,6 m od místa střetu.

52. V rámci posouzení technické přijatelnosti variant nehodového děje, kdy žalobce uváděl, že před odbočením na čerpací stanici zastavil a po projetí protijedoucích vozidel a kontrole situace ve zpětných zrcátkách se při současném odbočování rozjel (varianta A) oproti variantě uváděné řidičem motocyklu, že vozidlo se pohybovalo pomalu a bez zastavení začal žalobce odbočovat (varianta B), byla varianta A vyhodnocena jako nepravděpodobná až technicky nepřijatelná. Varianta B byla hodnocena jako technicky přijatelná a v dobrém souladu se záznamem kamery. K možnostem zabránění střetu znalec dr. K. uvedl, že žalobce zahájil odbočování vlevo v době, kdy již byl předjížděn motocyklem, který při řádném přesvědčení se o situaci mohl vidět a jeho předjížděcí manévry mohl rozpoznat, případně z jeho relativně vyšší (vzájemné) rychlosti tento manévry mohl při řádném sledování situace předpokládat. Bylo poukázáno rovněž na skutečnost, že výhled z výjezdu od čerpací stanice (na kterou chtěl žalobce za svými známými opětovně odbočit) ve směru do centra obce Luhačovice, tj. ze směru odkud řidič motocyklu přijížděl, bylo možné odhadovat nejméně na 350 m, již při výjezdu od čerpací stanice tedy mohl žalobce motocykl pozorovat a o jeho existenci mohl vědět.
53. Jak dále vyplynulo ze znaleckého posudku dr. K., řidič motocyklu měl v okamžiku počátku odbočování vozidla žalobce na zabránění střetu 1,35 s, neměl tak již reálnou možnost, při rychlosti jízdy 70 km/h, jak na vzniklou situaci reagovat a střetu zabránit. V okamžiku vzniku kritické situace, tj. na počátku odbočování vozidla žalobce, by takovou možnost neměl ani při jízdě rychlostí 50 km/h. Podle znalce tedy žalobce vytvořil řidiči motocyklu překážku náhlou, což by platilo i v situaci, kdy by se řidič motocyklu pohyboval povolenou rychlostí. Ve vztahu k posudku Ing. R., k jehož závěrům se ve svém odborném vyjádření přiklonil též Ing. V., se v tomto ohledu revizní posudek dr. K. vyjádřil tak, že pojetí předstřetového průběhu nehodového děje je zásadním způsobem problematické, což podrobně rozebral na s. 51 – 59 revizního znaleckého posudku. Stručně uvedeno zejména z toho důvodu, že počátek nehodového děje byl Ing. R. uvažován v čase 13,2 s před střetem, kdy vozidlo žalobce (dle kamerového záznamu) teprve najíždí do výjezdové větve od čerpací stanice pro nájezd na silnici, tj. velmi široce a nejasně. Úvahy o zabránění střetu ze strany motocyklisty jsou pak vztahovány k tomuto okamžiku, přičemž i některé další aspekty nehodového děje byly hodnoceny jako problematické či nekorektní (např. úvahy o čase 7,8 s do střetu, kdy se mělo vozidlo žalobce rozjet na silnici; v tento čas se však dle kamerového záznamu od centra pohybovalo neznámé vozidlo, které přijíždělo k výústění výjezdu od čerpací stanice, a proto rozjetí vozidla žalobce v uvedeném čase nemá opodstatnění).
54. Konkrétním skutkovým okolnostem věci, zejména pak průběhu nehodového děje, byla věnována pečlivá pozornost. Žalovaný uvedl dostačující, logické a zcela pochopitelné důvody, pro které se přiklonil k závěrům znalckých posudků dr. K., resp. dr. B. a krajský soud se s tímto hodnocením ztotožňuje. Z těchto posudků lze učinit závěr, že žalobce měl jako odbočující řidič ještě dostatečný čas (cca 2 – 3 s) k tomu, aby předjíždějící motocykl spatřil a na tento manévry zareagoval. Konkrétní okolnosti z místa nehody svědčí o tom, že žalobce mohl přijíždějící motocykl registrovat již při výjezdu od čerpací stanice, na níž se (pro přijíždějící vozidla nikoli zcela logicky opětovně vracel). Z kamerového záznamu lze dovozovat (v souladu se znaleckým posudkem dr. K.), že žalobce vyjel od čerpací stanice na silnici až poté, kdy zprava přejelo neznámé vozidlo. Po tomto vozidlu jel v pravém

jíždím pruhu za žalobcem již pouze řidič motocyklu. Ze shromážděných podkladů nelze postavit na jisto, zda žalobce předtím, než zahájil odbočovací manévry k čerpací stanici, musel dávat přednost některému protijedoucímu vozidlu. Žalobce ve své první výpovědi na policii uvedl, že musel dávat přednost dvěma protijedoucími vozidly, v rámci této výpovědi se však nezmínil o tom, že předtím vyjížděl od čerpací stanice (kde podle kamerového záznamu před vyjetím musel dát přednost vozidlu jedoucímu zleva a vozidlu jedoucímu zprava), nýbrž uváděl, že příjížděl z centra Luhačovic.

55. Z kamerového záznamu není patrné, že by poté, kdy žalobce mohl od čerpací stanice na silnici vyjet, jelo z levého směru (tj. směrem do Luhačovic) jiné vozidlo, což by tvrzení žalobce o tom, že před odbočením zpět na čerpací stanici musel dát přednost dvěma protijedoucími vozidly, vyvracelo. Je ovšem pravdou, že nahrávka kamerového záznamu v momentě, kdy protijedoucí vozidla mohla před zahájením odbočovacího manévru žalobce k čerpací stanici projet, „skáče“ z času 6:59:37 na čas 6:59:45, tj. v časovém úseku, kdy by projetí dalších vozidel směrem od kruhového objezdu do Luhačovic bylo možné. Na druhou stranu, tvrzení žalobce v jeho první výpovědi u policie, že před zahájením odbočení zastavil (a 10 – 15 sekund stál, aby mohl dát přednost protijedoucími vozidly), znalec vyloučil jako variantu technicky nepřijatelnou (v tomto ohledu se jedná o závěr shodný též s posouzením Ing. R.). Variantu, že by žalobce před zahájením odbočovacího manévru zastavil a čekal, než projedou protijedoucí vozidla, nepovažuje soud za pravděpodobnou i s ohledem na kamerový záznam, který zachycuje počátek předjížděcího manévru motocyklisty, jenž by zahajován nebyl, pokud by jeho provedení bránila protijedoucí vozidla. Nelze tedy postavit na jisto, že by pozornost žalobce byla důvodně rozptýlena tím, že před odbočením vlevo čekal na to, až projedou dvě vozidla v protisměru, a že by tedy v tomto ohledu byla pozornost žalobce rozptýlena.
56. V rámci hodnocení konkrétních skutkových okolností věci nelze odhlížet ani od skutečnosti, kterou uvedl sám žalobce, že ve vozidle, které řídil, nebylo přes střední zpětné zrcátko vidět dozadu za vozidlo, toto zrcátko ukazovalo pouze prostor uvnitř vozidla. Jedná se o skutečnost, která snižovala možnost kontroly situace za vozidlem žalobce, již si byl žalobce vědom, přesto se před zahájením odbočovacího manévru nepřesvědčil, zda není předjížděn motocyklem, který měl na rovném a přehledném úseku komunikace, na kterou se při výjezdu z čerpací stanice připojil, registrovat jako vozidlo, před nějž se řadí. Vzhledem k tomu, že tvrzení žalobce o tom, že dával znamení o změně směru jízdy, nebylo možné ve vztahu k posouzení jednání osoby zúčastněné na řízení (tj. předjížděcího motocyklu) rovněž postavit na jisto a přičítat ji k jeho tíži, předjížděcí manévry osoby zúčastněné na řízení bylo nutno hodnotit (pouze) jako neobezřetné posouzení situace, nikoliv jako skutečnost, která by předjížděcímu manévru s ohledem na právní úpravu (zákaz předjíždění vozidla, které dává znamení o změně směru jízdy) bránila.
57. Žalobce na podporu své argumentace poukazoval na znalecký posudek Ing. R., jehož závěry vyznívají v jeho prospěch. Jak již ale uvedl žalovaný (a krajský soud se s touto argumentací ztotožňuje, viz bod 66 napadeného rozhodnutí), k posudku tohoto znalce byly v revizním znaleckém posudku dr. K. vzneseny četné výtky. Podstatná je zejména absence analýzy možnosti střetu vztažené k okamžiku vzniku kritické nehodové situace, tedy k okamžiku, kdy žalobce zahájil odbočování vlevo, což je pro posuzování příčin,

průběhu a následku nehodového děje určující (viz s. 69 – 73 revizního znaleckého posudku dr. K.). Pokud tedy žalobce v žalobě bazíruje na závěrech posudku Ing. R., aniž by však závěry revizního znaleckého posudku důvodně zpochybnil (k tomu viz dále), nelze jeho námitkám přisvědčit. To platí i o akcentu žalobce na předpoklad Ing. R. (a Ing. V.), že žalobce měl možnost dopravní nehodě zabránit, pokud by jel rychlostí 50 km/h. Problematický aspekt tohoto předpokladu spočívá v tom, že není vztahován k okamžiku vzniku kritické nehodové situace, nýbrž k okamžiku vyjetí vozidla žalobce od čerpací stanice. Soud považuje za logické závěry znalce dr. K., potvrzující závěry žalovaného, že v tomto okamžiku řidič motocyklu nemohl mít vědomost o tom, že se žalobce bude na čerpací stanici vracet, tj. že bude odbočovat vlevo, a že by ho tedy nemohl předjet.

58. Krajský soud považuje hodnocení jednotlivých důkazů, shromážděných v průběhu řízení před správními orgány, jak k němu správní orgány přistoupily, za dostatečné a odpovídající. Správní orgány si opatřily takovou sadu důkazů, z nichž lze učinit závěr o tom, že se žalobce skutku dopustil a zároveň neexistují rozumné důvody zakládající pochybnosti o správnosti a úplnosti skutkových zjištění (viz usnesení rozšířeného senátu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 10 As 24/2015 – 71). Znalecký (revizní) posudek dr. K. soud považuje za objektivní, úplný a přesvědčivý, zvláště ve vztahu k průběhu nehodového děje (včetně kritického zhodnocení posudků Ing. R. a dr. B.). Odborné posouzení Ing. V. zároveň nevnese do závěrů přijatých v posudku dr. K. důvodné pochybnosti.
59. K argumentu žalobce vznesenému při jednání soudu je třeba poznamenat, že znalci a správní orgány mohli vycházet pouze z kamerového záznamu, který je založen ve správním spise. Tento záznam nezachycuje nehodu jako takovou, pouze část děje, který střetu předcházela. Pokud se policii, resp. správním orgánům, nepodařilo zajistit další kamerové záznamy, tato skutečnost činila zjišťování skutkového stavu obtížnějším, nikoli však nemožným. Zjišťování či domýšlení důvodů, pro které nebyly zajištěny též další kamerové záznamy, je nad rámec toho, co je pro posuzovanou věc podstatné.
60. Dále, nelze přisvědčit námitce žalobce, že závěr o jeho zavinění by připadal v úvahu pouze za situace, že měl vědomost o tom, že se za ním pohybuje motocykl; zavinění v případě tohoto přestupku totiž není založeno na úmyslném jednání. Podstatné je to, zda tuto vědomost, konkrétně vědomost nejen o tom, že se za ním nachází motocykl, ale zejména o tom, že se jej řidič motocyklu chystá předjet, mohl a mět s ohledem na konkrétní okolnosti mít.
61. Je pravdou, že řidič motocyklu v místě nehody překročil nejvyšší povolenou rychlost, která činila 50 km/hod. Ze znaleckého zjišťování přitom vyplývá, že střetová rychlost motocyklisty byla 70 km/hod $\pm$ 5%, tj. 67 – 74 km/h. Střetová rychlost byla takto určena v posudku dr. B. a potvrzena revizním posudkem dr. K., poté, co střetová rychlost určená Ing. R. na 75 km/h $\pm$ 10 %, tj. 68 – 83 km/h byla hodnocena revizním znaleckým posudkem tak, že nemá dobrou oporu v hodnotách postřehových zpomalení po boku do konečného postavení se sunoucího motocyklu. Z žalobcem předestřenému popisu situace (existence čerpací stanice, existence pomalu jedoucího vozidla žalobce, existence kruhového objezdu v popředí) nelze dovozovat, že by se na motocyklistu vztahovala některá ze situací, v níž řidič předjíždět nesmí (srov. § 17 odst. 5 zákona o silničním provozu).

62. Námitky žalobce poukazující na riskantní a bezohledný způsob jízdy motocyklisty se oprávněně mohou opírat jednak o překročení nejvyšší povolené rychlosti osobou zúčastněnou na řízení a jednak o porušení povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, tj. chovat se ohleduplně a ukázněně tak, aby nebyl ohrožen život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani vlastní. Ostatně za přestupky spočívající v porušení uvedených povinností byla osoba zúčastněná na řízení potrestána. Nutno uvést, že porušení povinnosti stanovené v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, jak vyplývá z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí (s. 7), bylo spatřováno zejména v tom, že pokud osoba zúčastněná na řízení viděla pomalu jedoucí vozidlo, měla z toho předvídat možné nebezpečí, a dále z toho, že vozidlo před sebou předjížděla „na poslední chvíli“. Nebylo však prokázáno, že by se jednalo o situaci, kdy by motocyklista nesměl (z některého ze zákonem specifikovaných důvodů) v daném místě a okamžiku předjíždět vůbec (jak tomu bylo ve věci řešené v nálezu Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15).
63. Řidič nesmí podle § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu předjíždět také tehdy, *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 totéž směru jízdy*. V posuzované věci však nemohlo být postaveno na jisto, zda žalobce znamení o změně směru jízdy vlevo dával (ale ani zda toto znamení při předjíždění dávala osoba zúčastněná na řízení). Tato skutečnost byla hodnocena ve prospěch žalobce, tj. tak, že před zahájením odbočovacího úkonu vlevo měl na vozidle zapnutý ukazatel změny směru jízdy pro odbočení vlevo (viz bod 59 napadeného rozhodnutí). Nicméně pouze tato skutečnost nemůže žalobce „vyvinít“ z přestupkového jednání, jehož podstatou je povinnost „nehrozit při odbočování řidiče jedoucí za ním“ a „povinnost dbát zvýšené opatrnosti“ (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011 – 89).
64. Žalobce poukazoval na to, že osoba zúčastněná na řízení porušila též další zákonné povinnosti, a že se správní orgány s touto skutečností nevypořádaly. Toto tvrzení žalobce není pravdivé. Porušení povinnosti zákazu předjíždění v situaci vymezené v § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu bylo v řízení před správním orgánem prvního stupně prověřováno. Ostatně podezření pro toto přestupkové jednání ze strany osoby zúčastněné nařízení bylo prověřováno nejprve policií a poté byla tato právní kvalifikace převzata do oznámení přestupku správního orgánu prvního stupně ve vztahu k této osobě. Další dokazování však porušení zákazu předjíždění v situaci, kdy by předjíždějící řidič ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, neprokázalo, a proto bylo od této právní kvalifikace v přestupkovém řízení upuštěno. Prokázáno nebylo ani porušení zákazu předjíždění v situaci vymezené v § 17 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu, tj. předjíždění v situaci, kdy dává řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo (výpovědi účastníků na to nedávají jednoznačnou odpověď a jiným způsobem nebylo možné prokázat, zda žalobce a osoba zúčastněná na řízení dávali před provedením svých manévřů odbočování vlevo, resp. předjíždění, znamení o změně směru jízdy). Tvrzení žalobce o úmyslném porušení zákazu předjíždění, resp. o úmyslném překročení nejvyšší povolené rychlosti ze strany osoby zúčastněné na řízení, nemají oporu ve správním spise.

65. Porušení pravidel jinými účastníky silničního provozu obecně nebrání vzniku odpovědnosti žalobce za projednávaný přestupek. K otázce spoluzavinění nehody poškozeným (tj. osobou zúčastněnou na řízení, řidičem motocyklu) a jeho vlivu na vznik přestupkové odpovědnosti žalobce lze s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 8. 2014, č. j. 1 As 97/2014 – 32, uvést, že *„při hodnocení možného spoluzavinění poškozeného je nutno vycházet z tzv. zásady omezené důvěry, podle níž po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Toto pravidlo však neplatí absolutně, účastník silničního provozu, který porušil výrazným způsobem pravidla provozu na pozemních komunikacích, se principu omezené důvěry nemůže dovolávat (viz například usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, pro recepci těchto závěrů v judikatuře Nejvyššího správního soud viz např. rozsudek ze dne 28. 8. 2008, č. j. 5 As 32/2008 – 51).“*
66. Krajský soud tyto judikатурní závěry v kontextu posuzované věci hodnotí tak, že za situace, kdy skutková zjištění bez důvodných pochybností podporují závěr, že žalobce měl a mohl mít vědomost o tom, že se jej řidič motocyklu chystá předjet, z přestupkového jednání (spočívajícího v ohrožení vozidla jedoucího za ním v důsledku porušení povinnosti dodržet potřebnou míru obezřetnosti) se žalobce nemůže vyvinít s odkazem na zjištění, že rovněž poškozený (řidič motocyklu) porušil svou povinnost respektovat nejvyšší povolenou rychlost v obci. Jak bylo již výše zmiňováno, povinnost řidiče odbočujícího vlevo nekončí tím, že začne dávat znamení o změně směru jízdy, nýbrž je povinen též ověřit, zda mu situace v provozu dovoluje odbočovací manévř provést. Takové ověření žalobce neučinil, neboť jak sám vypověděl, motocykl vůbec neviděl, ačkoli – jak vyplynulo ze znaleckého zkoumání – vědomost o jeho existenci a především o jeho úmyslu předjíždět v době 2 – 3 sekundy před střetem mít mohl a měl.
67. Jak přitom vyplynulo ze znaleckého zkoumání, ke střetu motocyklu a vozidla řízeného žalobcem by v posuzované věci došlo i v situaci, kdy by řidič motocyklu v okamžiku vzniku kritické nehodové situace jel rychlostí povolenou, tj. 50 km/hod. Za překročení této rychlosti (o cca 20 km/hod), které nelze považovat za extrémní, byla osoba zúčastněná na řízení potrestána v přestupkovém řízení pokutou. Toto porušení právních předpisů ze strany řidiče motocyklu však (jak vyplynulo ze znaleckého posouzení) nebylo příčinou střetu, neboť ani při této rychlosti motocyklu nebylo možné střetu zabránit.
68. Ke vzniku odpovědnosti žalobce za přestupkové jednání je nutné, aby porušení povinností žalobce, vyplývajících z § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, bylo v příčinné souvislosti se škodlivým následkem v podobě způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví. *„Příčinná souvislost mezi jednáním přestupce a následkem je dána tehdy, pokud by bez zaviněného jednání pachatele škodlivý následek nenastal. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistupuje další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává skutečností, bez níž by ke vzniku následku nebylo došlo. K přerušení příčinné souvislosti by došlo jedině tehdy, pokud by nová okolnost působila jako výlučná a samostatná příčina, která by způsobila následek bez ohledu na jednání pachatele“* (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 8. 2013, sp. zn. 4 Tdo 852/2013, obdobně usnesení ze dne 25. 5. 2011, sp. zn. 8 Tdo 621/2011, či ze dne 15. 10. 2002, sp. zn. 3 Tdo 399/2002).

69. V posuzované věci bylo zjištěno, že hlavní příčinou ublížení na zdraví osobě zúčastněné na řízení byla skutečnost, že žalobce odbočil vlevo, aniž by reagoval na předjíždějícího motocyklistu, jehož mohl a měl s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti nehodového děje vidět. Při odbočování vlevo si tedy počínal neopatrně a svým jednáním způsobil dopravní nehodu, při níž bylo osobě zúčastněné na řízení ublíženo na zdraví. K vážnosti zranění osoby zúčastněné na řízení přitom značnou měrou přispěla skutečnost, že na vozidle řízeného žalobcem byl přimontován přední nárazník a ochranný rám neschváleného typu. Spoluzavinění poškozeného, které je nutno spatřovat v překročení nejvyšší povolené rychlosti a v riskantním předjíždění, resp. v nesprávném vyhodnocení situace, nemohlo být důvodem k tomu, aby žalobci nebyla přestupková odpovědnost za způsobení újmy na zdraví poškozenému přičítána. V tomto ohledu je relevantní posudkové zjištění, že i kdyby v okamžiku vzniku kritické nehodové situace řidič motocyklu jel rychlostí 50 km/h, nemohl by střetu s odbočujícím vozidlem žalobce zabránit.
70. Je tedy správný závěr žalovaného, že příčinná souvislost mezi jednáním žalobce a způsobeným následkem nebyla přerušena, přestože k ní přistoupila další skutečnost v podobě jednání poškozeného (překročením nejvyšší povolené rychlosti). Za této situace je nutno dospět k závěru, že jednání žalobce zůstává skutečností, bez níž by ke škodlivému následku nedošlo. Nejedná se přitom o nerovnost v právech a povinnostech, jak se žalobce snaží tvrdit, institut příčinné souvislosti není založen na osamoceném hodnocení jednotlivých přestupkových jednání aktérů dopravní nehody a jejich porovnávání, nýbrž na analýze nehodového děje, u nějž se posuzuje vazba jednání jednotlivých aktérů na škodlivý následek.
71. Není pravdou, jak žalobce tvrdil, že podstatnější vliv na vznik škodlivého následku mělo úmyslné protiprávní jednání poškozeného. Tento závěr z napadeného rozhodnutí ani z obsahu správního spisu neplyne. Nedbalost žalobce není dovozována pouze z toho, že nevzal v úvahu protiprávnost jednání poškozeného, nýbrž z toho, že si nepočínal dostatečně obezřetně a před zahájením odbočovacího manévru se nepřesvědčil, že je již předjížděn motocyklem, o jehož existence mohl a měl vědět. Tvrzení žalobce, že by zanedbání potřebné míry opatrnosti bylo v jeho případě ze strany správních orgánů dovozováno pouze na základě zpětné myšlenkové konstrukce nepodložené konkrétními fakty, nemá podklad v provedeném dokazování. Jakkoli lze jistě obecně souhlasit s tím, že pokud dojde ke škodlivému následku, ještě z toho nelze automaticky dovozovat, že potřebná míra opatrnosti musela být zanedbána, v posuzované věci k takovému zjednodušenému myšlenkovému pochodu ze strany správních orgánů nedošlo. Zanedbání potřebné míry opatrnosti žalobce bylo založeno na zhodnocení pečlivě zanalyzovaného nehodového děje, jeho průběhu, příčin i následku.
72. Co se týká stanovení poměru podílu žalobce a poškozeného na nehodě, k této otázce se dostatečným způsobem vyjádřil již žalovaný v bodě 81 napadeného rozhodnutí. Předmětem tohoto řízení není přesné určení míry zavinění dopravní nehody jejími jednotlivými aktéry. Za situace, kdy byla zjištěna příčinná souvislost mezi jednáním žalobce a škodlivým následkem, ve vztahu k přestupkové odpovědnosti žalobce není rozhodné, jaký měl poškozený na dopravní nehodě podíl. Tato otázka je podstatná pro

řízení, v němž jsou řešeny finanční nároky na náhradu škody, nikoliv pro řízení o přestupkové odpovědnosti žalobce. Přibližný odhad podílu žalobce a poškozeného na dopravní nehodě, jak jej provedl správní orgán prvního stupně, není pro přijetí závěru o přestupkové odpovědnosti žalobce určující.

73. Žalobce dále označil provedené fyzikálně-matematické výpočty ve znaleckých posudcích, založené na empirických poznatcích, jako do jisté míry pochybné. Z toho žalobce dovozuje, že bylo nutno v jeho prospěch aplikovat princip *in dubio pro reo*. K této námitce se vyjádřil již žalovaný v bodě 84 napadeného rozsudku a krajský soud se s jeho reakcí mohl ztotožnit. Princip *in dubio pro reo* (v pochybnostech ve prospěch obviněného) se v rámci volného hodnocení důkazů uplatňuje ve věcech soudního i správního trestání a vyplývá ze zásady presumpce neviny. Jak vyplývá z judikatury Ústavního soudu, podle zásady *in dubio pro reo* platí, že „*není-li v důkazním řízení dosaženo praktické jistoty o existenci relevantních skutkových okolností, tj. jsou-li přítomny v daném kontextu důvodné pochybnosti, jež nelze odstranit ani provedením dalšího důkazu, nutno rozhodnout ve prospěch obviněného*“ [srov. nálezn sp. zn. I. ÚS 733/01 ze dne 24. 2. 2004 (N 26/32 SbNU 239)]. Jakkoli vysoký stupeň podezření sám o sobě není s to vytvořit zákonný podklad pro odsuzující výrok. Principy odpovědnosti za zavinění a presumpce neviny nelze izolovat [srov. nálezn sp. zn. IV. ÚS 36/98 ze dne 13. 5. 1998 (N 54/11 SbNU 43)]. Tyto principy se promítají do jednotlivých ustanovení trestního řádu [srov. nálezn sp. zn. II. ÚS 441/99 ze dne 29. 3. 2000 (N 48/17 SbNU 337)] a obecné soudy jsou na úrovni ústavního i podústavního práva zavázány k jejich bezpodmínečnému respektování“ (cit nálezn Ústavního soudu ze dne 23. 9. 2008, sp. zn. I. ÚS 910/2010).
74. Krajský soud má v posuzované věci za to, že i přes skutečnost, že některé veličiny (např. rychlost vozidel v průběhu nehodového děje) nebylo možné stanovit zcela přesně, jsou provedené důkazy, které správní orgány hodnotily jako stěžejní (tj. zejména revizní posudek dr. K., navazující na posudek dr. B., ve spojení s dalšími důkazy obsaženými ve správním spise) dostačující k přijetí závěru, že skutek se stal způsobem, jak byl ve výroku prvostupňového rozhodnutí popsán. Důkaz, z nichž přijatý závěr nevyplývá (zejména posudek Ing. R.), byť se na něj žalobce logicky odkazuje, byl správními orgány legitimně, tj. s ohledem na četné pochybnosti vyjádřené v revizním znaleckém posudku, hodnocen jako důkaz, na němž závěry o průběhu nehodového děje stavět nelze.

VI. Závěr a náklady řízení

75. Soud ze všech shora uvedených důvodů neshledal žalobní námitky důvodnými, a proto rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozsudku.
76. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto ve smyslu § 60 s.ř.s., podle kterého nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl na věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce neměl ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Úspěšnému žalovanému žádné náklady nad rámec jeho obvyklé úřední činnosti nevznikly, náhrada nákladů řízení mu tudíž přiznána nebyla (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014 – 47).

77. Soud neuložil osobě zúčastněné na řízení žádnou povinnost a neshledal ani důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jí mohl přiznat právo na náhradu dalších nákladů řízení. Proto v souladu s § 60 odst. 5 s.ř.s. rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvojím vyhotovení u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno dne 17. ledna 2022

Mgr. et Mgr. Lenka Bahýřová, Ph.D., v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
B. K.