



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudcem JUDr. Danielem Spratkem, Ph.D., v právní věci

žalobce: **Ing. R.T.**
zastoupený advokátem JUDr. Karlem Bockem
sídlem Lidická 613, 738 01 Frýdek-Místek

proti
žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**
sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

za účasti: **J. Š.**
zastoupený advokátem Mgr. Jaroslavem Kopeckým
sídlem Horní 1642/55A, 700 30 Ostrava-Hrabůvka

o žalobě proti rozhodnutí č. j. MSK 12598/2020 ze dne 22. 1. 2020, o dopravním přestupku,

takto:

Shodu s prvopisem potvrzuje

I. Rozhodnutí žalovaného č. j. MSK 12598/2020 ze dne 22. 1. 2020 **se zrušuje** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.

II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku 16 342 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozhodnutí k rukám zástupce žalobce JUDr. Karla Bocka, advokáta sídlem Lidická 613, 738 01 Frýdek-Místek.

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou ze dne 10. 2. 2020 domáhá zrušení rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje č. j. MSK 12598/2020 ze dne 22. 1. 2020, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Frýdku-Místku (dále jen „MMFM“) č. j. MMFM 30308/2019 ze dne 22. 2. 2019.
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákona o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, jichž se měl dopustit tím, že dne 1. 10. 2017 v 15.09 hod. v obci Řepiště na ul. Mírové na čtyřramenné průsečné křižovatce silnice II. třídy č. 477 s místními komunikacemi ulic Vinohradská a Zemědělská ve směru od obce Lískovec řídil motorové vozidlo BMW 525 r. z. X a při odbočování vlevo z hlavní pozemní komunikace na vedlejší pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě protijedoucímu motorovému vozidlu Suzuki GSR 600 r. z. X, čímž došlo ke střetu. Při dopravní nehodě došlo ke zranění J. Š. – otřes mozku, zlomenina levé kosti loketní s posunem a nutností operační revize, zlomenina báze 1. zápěstí kůstky pravé ruky s posunem a nutností operační revize, oděrky kůže horních končetin a levého kolene. Žalobci byla uložena pokuta ve výši 25 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců. Žalobci byla uložena též povinnost nahradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč. Dále byl týmž rozhodnutím uznán vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 zákona o silničním provozu J. Š. (osoba zúčastněná na řízení), jehož se měl dopustit na témže místě v téže době, kdy směrem na obec Lískovec řídil motorové vozidlo Suzuki GSR 600 r. z. X nedovolenou rychlostí a po spatření protijedoucího motorového vozidla BMW 525 r. z. X, které začalo odbočovat, narazil do levého předního rohu tohoto vozidla; nejvyšší dovolenou rychlost překročil nejméně o 29 km/h. Byla mu uložena pokuta ve výši 2 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

3. Žalobce ve své žalobě předně namítá pochybení správních orgánů ohledně skutkových zjištění, která má dílem za nesprávná a dílem za neúplná. Žalobce namítl, že správní orgány nevyslechly svědky P. M., P. J. a znalce K. Dále uvedl, že znalecký posudek připouští dvě

varianty nehodového děje, přičemž varianta pravděpodobnější, kterou vzal za základ i žalovaný, je podporována toliko jedním svědkem Č., kdežto druhou variantu podporuje tvrzení minimálně tří osob – žalobce, spolujezdkyně žalobce a svědka D. (nacházel se ve vozidle na vedlejší ulici v místě dopravní nehody). Žalovaný dle žaloby svévolně označil svědka D. za nevěrohodného jen proto, že uvedl, že jeho matka nehodu neviděla, ač to dle subjektivního názoru žalovaného není možné. Žalovaný se dále dle žalobce nevypořádal s rozpory mezi výpovědí svědka Č. a tím, co uvedl pan J. a nesprávně dovozoval rozpory ve výpovědi svědka D. Nesprávně též hodnotil znalecký posudek, kdy zejména neaplikoval zásadu *in dubio pro reo*. Žalobce je přesvědčen, že hlavní příčinou dopravní nehody byla vysoká rychlost motocyklisty, kdy v místě nehody platí značka s doporučenou rychlostí 40 km/h. Žalobce následně poukázal i na otázku vznesenou ve znaleckém posudku, zda byl žalobce v místě nehody povinen předpokládat, že relativně dosti vzdálený pomaleji jedoucí autobus ještě může být předjet někým podstatně rychleji jedoucím, než je v místě povolený limit. Při hledání odpovědi na tuto otázku správní orgány nerespektovaly judikaturu, a to zejména usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 593/2007 a dále nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 (ohledně principu omezené důvěry v dopravě). Žalobce akcentoval, že podle závěrů znaleckého posudku by ke střetu nedošlo, pokud by motocykl jel předepsanou rychlostí. Závěrem žalobce poukázal i na průtahy v řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě, replika žalobce, osoba zúčastněná na řízení

4. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě ze dne 22. 5. 2020 navrhuje zamítnutí žaloby a v podrobnostech odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Pokud se týče zjišťování skutkového stavu, trval žalovaný na tom, že pokládá výslech svědka J. za nadbytečný, neboť jízdu motocyklu před střetem svědek neviděl. Reprodukce toho, co uváděly osoby na místě nehody, policisty, nelze použít jako důkaz. Výpovědi svědka Č. nejsou rozporné, zatímco svědek D. se ve výpovědi odchyluje od toho, co uváděl při podání vysvětlení a navíc nemá neutrální vztah k žalobci, který je známým jeho otce. Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 853/2007 nemá pro věc význam, neboť tam byl soud v opačné situaci, kdy rušil zprošťující rozhodnutí. K hodnocení důkazů pak uvedl, že znalec skutečnost vypovězenou svědkem D. označil za krajně nepravděpodobnou a zřejmě technicky nepřijatelnou. Při rozhodování o přestupku správní orgán nezkoumá míru zavinění jednotlivých viníků nehody, ale jen to, zda obviněný z přestupku porušil svou povinnost, zda je toto porušení zaviněné a v jaké formě, a jaký následek toto porušení vyvolalo. V projednávané věci by k nehodě nedošlo ani kdyby žalobce dal přednost v jízdě, ani kdyby J. Š. jel nejvyšší dovolenou rychlostí. Žalovaný poukázal na to, že obecně má povinnost dát přednost v jízdě vyšší váhu, než povinnost nepřekračovat nejvyšší dovolenou rychlost. K nesprávnému právnímu posouzení věci žalovaný uvedl, že rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 893/2007 a 5 Tdo 1173/2004, pak v nich nejde skutkově o obdobnou situaci, jak v nynější věci, neboť tam bylo řešeno nedání přednosti řidičem vjíždějícím z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní; nadto z uvedených rozhodnutí plyne, že překročení rychlosti, které zabrání dát přednost v jízdě má být větší o 70%, kdežto v projednávaném případě to bylo jen 60%. Naopak žalobce poukázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 7 As 91/2012-62 a tam citovaný rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 38/2009, dle něhož přednost v jízdě řidiče nezaniká tím, že tento jede nedovolenou rychlostí a kde je vysloveno, že povinnost dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než povinnost dodržet stanovený rychlostní limit. Od uvedené zásady je možno se odchýlit jen v extrémní situaci, kdy v důsledku vysoké

rychlosti vozidla jej řidič druhého vozidla uvidí až ve chvíli, kdy není reálné, aby mu dal přednost. Taková extrémní situace v projednávané věci dle názoru žalovaného nenastala.

5. Na vyjádření žalovaného reagoval žalobce replikou ze dne 2. 7. 2020, v níž setrval na své procesní pozici.
6. Do řízení vstoupil v postavení osoby zúčastněné J. Š., který se k věci samé nevyjádřil.

IV. Posouzení věci soudem

7. Z obsahu správních spisů krajský soud zjistil následující: Dne 1. 10. 2017 v 15:09 došlo v Řepištích na ul. Mírové na čtyřramenné průsečné křižovatce silnice II. třídy č. 477 s místními komunikacemi ulic Vinohradská a Zemědělská k dopravní nehodě, při níž narazil motocyklista J. Š. do odbočujícího automobilu žalobce. Místo nehody bylo Policí ČR ohledáno a byla pořízena fotodokumentace. Ve věci byly zahájeny úkony trestního řízení proti žalobci pro podezření z přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Vysvětlení podali žalobce, M. T. (spolujezdkyň žalobce), J. Š. (řidič motocyklu), Z. Č. (řidič autobusu), P. J. (chodec na ul. Vinohradské), R. D. (řidič automobilu na ul. Vinohradské). Ve věci byl přibrán znalec Ing. J.K., který se vyjádřil k technickým příčinám nehody, rychlosti jízdy obou vozidel, možnosti zabránění srážce s ohledem na reakce řidičů a jejich vzájemnou viditelnost a případný vliv technických závad na vznik dopravní nehody; dále byl přibrán znalec MUDr. P.H., Ph.D., který se vyjádřil ke zranění a léčbě J. Š. Na základě výše uvedeného prověřování policejní orgán dne 1. 3. 2018 odevzdal věc Magistrátu města Frýdku-Místku k projednání žalobcova jednání jako možného přestupku. MMFM zahájil oznámeními ze dne 6. 4. 2018 řízení o přestupcích žalobce a J. Š. Ve věci proběhla ústní jednání. V jejich rámci byli vyslechnuti svědkové R. D. a Z. Č. Dne 26. 9. 2018 proběhlo ohledání na místě nehody. MMFM ustanovil znalce Ing. P. K. k doplnění jeho posudku. Znalec konstatoval, že svědek Č. pouze upřesnil pozice autobusu a motocyklu během předjíždění a jeho varianta je pravděpodobná a technicky přijatelná; pokud se týče výpovědi svědka D., tuto označil za krajně nepravděpodobnou a zřejmě technicky nepřijatelnou. Ve verzi dle svědka Č. měl žalobce možnost motocykl registrovat nejpozději na vzdálenost 187 metrů (160 m od místa střetu), tj. v čase -7 s před střetem. Motocykl se dle znalce blížil k místu nehody rychlostí jízdy kolem 79 až 87 km/h nebo i mírně vyšší a ke střetu došlo při rychlosti 69 až 77 km/h. Dopravní nehodě bylo možno zabránit, pokud by žalobce pozorně sledoval protisměr hlavní silnice a po spatření motocyklisty zastavil a nezkřížil mu dráhu, znalec k tomu uvedl: „...je otázkou jinou než technickou, zda byl povinen předpokládat, že relativně dosti vzdálený pomaleji jedoucí autobus ještě může být předjet někým podstatně rychleji jedoucím, než je v místě povolený limit.“ Znalec dále uvedl, že ke střetu by nedošlo, pokud by motocyklista jel předepsanou rychlostí 50 km/h, neboť za takové situace by odbočující automobil stihl z místa nehody odjet, takže by motocyklu nepřekážel. V prvostupňovém rozhodnutí č. j. MMFM 30308/2019 ze dne 22. 2. 2019 vzal MMFM za skutkový základ výpověď svědka Č. vyhodnocenou znaleckým posudkem. Pokud se týče zavinění žalobce, dovodil u něj vědomou nedbalost, neboť tento se řádně při odbočování vlevo nepřesvědčil, zda v protisměru nejede vozidlo, ač tak měl a mohl učinit. Tresty uložil žalobci správní orgán na samé spodní hranici zákonné sazby (pokuta 25 000 Kč a zákaz činnosti v délce 12 měsíců). Proti rozhodnutí MMFM brojil žalobce odvoláním ze dne 11. 3. 2019, v němž namítal nesprávnost a neúplnost skutkových zjištění a jejich nesprávné hodnocení, jakož i nesprávné právní posouzení věci. Odvolání bylo napadeným rozhodnutím zamítnuto a prvostupňové rozhodnutí potvrzeno.

8. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů v souladu s § 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), přičemž dle § 75 odst. 1 s. ř. s. vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného.
9. Podle § 65 s. ř. s. se může ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech zkrácen přímo nebo v důsledku porušení svých práv v předcházejícím řízení úkonem správního orgánu, jímž se zakládají, mění, ruší nebo závazně určují jeho práva nebo povinnosti (dále jen „rozhodnutí“), žalobou domáhat zrušení takového rozhodnutí, popřípadě vyslovení jeho nicotnosti.
10. Podle § 72 odst. 1 s. ř. s. lze žalobu podle § 65 s. ř. s. podat do dvou měsíců poté, kdy rozhodnutí bylo žalobci oznámeno doručením písemného vyhotovení nebo jiným zákonem stanoveným způsobem, nestanoví-li zvláštní zákon lhůtu jinou. Krajský soud konstatuje, že žaloba byla podána řádně a včas a splňuje všechny zákonem předepsané náležitosti.
11. Podle § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdni pruh vyhrazen, a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty.
12. Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 a písm. h) zákona o silničním provozu se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě, jakož i tím, že způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.
13. Podle § 15 odst. 1 věty první zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, se k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek vyžaduje zavinění.
14. Soud se zabýval nejprve právním hodnocením skutkového stavu, které vzaly správní orgány obou stupňů za základ svého rozhodování.
15. Pokud se týče posuzování příčinného vztahu mezi následkem dopravní nehody a jejímu příčinami, toto se odvíjí od zásady, že příčinou je každý jev, bez něhož by jiný jev buď vůbec nenastal, anebo by nenastal způsobem, jakým nastal. Z tohoto hlediska byly jako technické příčiny nehody správně vyhodnoceny jak vysoká rychlost zúčastněné osoby, tak i nedání přednosti v jízdě ze strany žalobce. Pokud však má vývoj příčinné souvislosti založit přestupkovou odpovědnost fyzické osoby, musí být zahrnut zaviněním; zavinění totiž musí pokrývat všechny znaky charakterizující objektivní stránku přestupku. Jak vyslovil Nejvyšší soud ČSR v rozhodnutí sp. zn. 2 Tz 10/80 ze dne 18. 11. 1980, publ. pod č. Rt 20/1981, *„při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Pro pachatele nepředvídatelný příčinný průběh není tedy v zavinění obsažen a pachatel neodpovídá za následek, který takto vzejde.“* K možnostem předvídatelnosti ze strany řidiče ve vazbě na jeho zavinění v okolnostech silniční dopravy se vyslovil Nejvyšší soud ČR v usnesení sp. zn. 3 Tz 182/2001 ze dne 6. 9. 2001, publ. pod č. Rt 43/2002, kdy uvedl, že *„branice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, nelze vymezovat v hypotetické rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (tj. určitým místem, povahou*

komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, povětrnostními podmínkami apod.). Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění (...) to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z ustanovení pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je pachatel (řidič) schopen vynaložit v konkrétním případě. Přitom o zavinění z nedbalosti může jít jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně.“

16. V nyní projednávané věci soud souhlasí se žalovaným, že v obecné rovině platí, že v případě střetu vozidel v důsledku nedání přednosti v jízdě má překročení nejvyšší dovolené rychlosti jen omezený význam a že porušení povinnosti dát přednost v jízdě je kvalitativně významnější než nedodržení rychlostního limitu. To plyne z judikatury žalovaným citované. Nicméně i tato judikatura předvídá extrémní případy, kdy rychlost jízdy jednoho řidiče prakticky znemožní druhému řidiči splnit jeho povinnost. Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 7 As 91/2012-62 ze dne 20. 12. 2012, publ. pod č. 2820/2013 Sb. r. NSS, uvedl, že *„výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiči vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.“* Obdobně Nejvyšší soud v usnesení sp. zn. 7 Tdo 38/2009 konstatoval, že *„od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost“*.
17. Žalovaný dospěl k závěru, že v projednávané věci nenastaly okolnosti, které by odůvodňovaly odchýlení se od oné obecné zásady, že základní příčinou střetu vozidel je nedání přednosti v jízdě i v případě, že vozidlo požívající přednosti v jízdě překračuje nejvyšší dovolenou rychlost. Soud však tento závěr nesdílí, neboť má zato, že komplex skutkových okolností nyní projednávané věci svědčí o tom, že nelze po žalobci žalobce spravedlivě požadovat takové chování, které by umožnilo dát mu protijedoucímu motocyklu přednost.
18. Předně je třeba zdůraznit, že žalobce v okamžiku dojezdu do křižovatky zhodnotil situaci z hlediska dání přednosti v jízdě, kdy v protisměru jel autobus, jehož rychlost jízdy nezavdávala důvod k dání přednosti v jízdě. Nebylo možno racionálně předpokládat, že v nevelké vzdálenosti před křižovatkou se dvěma přechody pro chodce se zpoza autobusu vyřítí motocykl, jedoucí rychlostí nejméně 79 km/h (pravděpodobně vyšší) v místě, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h a doporučená rychlost 40 km/h. Navíc se žalobce poté, co se ujistil, že v protisměru nejede žádné vozidlo, jemuž by bylo třeba dát přednost, věnoval odbočovacímu manévru, který bylo třeba provést opatrně a s větší časovou dotací, než je obvyklé, neboť se žalobce musel na poměrně úzké vedlejší komunikaci vyhnout s vozidlem svědka D., který přijel do křižovatky z Vinohradské ulice. Jakkoli se tedy na první pohled mohou zdát vzdálenost 187 m – tj. vzdálenost mezi křižovatkou a bodem,

kde mohl žalobce ze své pozice motocyklistu spatřit – a tomu odpovídající doba 7 sekund dlouhé, je třeba je hodnotit právě v kontextu výše zmíněných okolností, které znemožnily žalobci zabránit nehodě. Nadto možnost spatřit protijedoucí vozidlo se nerovná možnosti vyhodnotit jeho rychlost, což je důležité s ohledem na tu skutečnost, že kdyby jel motocykl předepsanou rychlostí, odbočovací manévry žalobce by proběhl předtím, než by motocyklista vjel do křižovatky.

19. V této souvislosti lze jako příléhavé přijmout závěry žalobcem predestinovaného rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 593/2007, že „z logického výkladu pravidel provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že řidič, jenž dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemusí dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy. Přitom řidič zejména na základě svých zkušeností v podstatě odhaduje, které vozidlo je ještě v dostatečné vzdálenosti tak, že mu umožňuje vjezd na hlavní silnici, a které již nikoli, a při tomto svém odhadu samozřejmě vychází z rychlosti, kterou právní předpisy v místě křižovatky povolují. Pokud řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí povolenou, resp. přiměřenou a řidič přijíždějící po vedlejší silnici mu přednost v jízdě nedá, je tak v obvyklých případech odpovědnost za kolizi a případné další následky na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Pokud však řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která maximální povolenou rychlost výrazně překračuje, a řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, za případnou kolizi musí nést odpovědnost řidič jedoucí po hlavní silnici.“ Jakkoli se dané rozhodnutí týká nikoli dání přednosti vozidlu jedoucímu v protisměru na hlavní ulici, nýbrž dání přednosti při vjíždění z vedlejší ulice na ulici hlavní, podstata uvedených povinností je shodná a uvedené závěry lze *mutatis mutandis* vztáhnout i na nyní projednávanou věc. Uvedený judikát pracoval s překročením rychlosti o 70%; v nyní projednávané věci se sice jednalo o překročení přinejmenším „jen“ o 58%, nicméně závěry tohoto a dalších judikátů nelze aplikovat jen mechanickým přepočtem rychlostí, je nutno hodnotit celý komplex skutečností rozhodných pro posouzení věci, jak jsou uvedeny výše. K samotnému přepočtu je třeba navíc podotknout, že v nyní projednávané věci byla doporučena rychlost ještě o 10 km/h nižší, než rychlost maximálně přípustná. Soud dále pokládá za příléhavé i žalobcovo akcentování principu omezené důvěry v dopravě i jeho aplikaci v případě řešeném Ústavním soudem ve věci sp. zn. IV. ÚS 3159/15. Byť se v dané věci jednalo skutkově o nezohlednění předjíždějícího vozidla při odbočování vlevo, lze pro projednávanou věc přijmout závěry o tom, že poté, co si řidič před odbočovacím manévrem ověří, že neexistuje překážka, která by mu v bezpečném provedení tohoto manévru bránila, může se na toto legitimně spoléhat, zvláště když musí věnovat pozornost jiným účastníkům provozu. Ústavní soud konstatoval, že „odbočování vlevo patří mezi nejtěžší dopravní manévry při jízdě vozidlem. Řidič musí zohlednit situaci nejen ve svém směru jízdy, ale i v protisměru, rovněž pohyb chodců i ostatních účastníků provozu v prostoru, kam hodlá odbočit a k němuž se teprve přibližuje“. V nyní projednávané věci pak nutno v tomto kontextu akcentovat upření pozornosti žalobce na automobil svědka D., s nímž se musel na komunikaci při odbočovacím manévru vyhnout.
20. Soud proto uzavírá, že žalobce při vjezdu do křižovatky vyhodnotil správně tehdy pozorovanou dopravní situaci, kdy nebylo třeba dávat přednost protijedoucímu autobusu (ani jakémukoli jinému účastníkovi provozu). Žalobce oprávněně spoléhal, že pokud ostatní účastníci provozu dodrží své povinnosti, nebude jeho odbočovací manévry ničím

rušen. Toto jeho spolehnutí se na řád daný dopravními předpisy mohlo být narušeno až 7 sekund před nehodou, kdy mohl spatřit (nikoli však ještě náležitě vyhodnotit) řidiče motocyklu, ovšem řidič automobilu správně upřel svou pozornost na správné vjetí na vedlejší pozemní komunikaci a vyhnutí se tam stojícímu automobilu. Náhlé zkřížení jeho jízdní dráhy extrémně rychle jedoucím motocyklem mu za daných okolností neumožnilo přednost v jízdě již v tomto okamžiku dát.

21. Vzhledem k tomu, že ani skutkový stav, který vzaly správní orgány za základ svého rozhodnutí, neodůvodňuje závěr o vině žalobce, nezabýval se již soud pro nadbytečnost námitkami, že bylo možno zjistit skutkový stav pro žalobce příznivější (tj. takový, který by zkrátil dobu, po kterou mohl protijedoucí motocykl registrovat).
22. S ohledem na uvedené skutečnosti je žaloba důvodná, a proto krajský soud napadené rozhodnutí v souladu s ustanovením § 78 odst. 1 a odst. 4 s. ř. s. zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Právním názorem, který soud vyslovil, je v dalším řízení správní orgán vázán (§ 78 odst. 5 s. ř. s.). Bude tedy vycházet z toho, že jedna z technických příčin nehodového děje, a to nedání přednosti v jízdě žalobcem protijedoucímu motocyklu, není kryta žalobcovým zaviněním v jakékoli formě.

V. Náklady řízení

23. Procesně úspěšnému žalobci vzniklo dle § 60 odst. 1 s. ř. s. právo na náhradu nákladů řízení proti žalovanému.
24. Uplatněné náklady žalobce tvoří zaplacené soudní poplatky za žalobu a návrh na přiznání odkladného účinku ve výši 4 000 Kč, odměna zástupce za tři úkony právní služby – a to převzetí věci, sepsí žaloby a sepsí repliky dle ust. § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhl. č. 177/1996 Sb., přičemž výše odměny za jeden úkon činí dle ust. § 9 odst. 4 písm. d) ve spojení s ust. § 7 bod 5 vyhl. č. 177/1996 Sb., advokátní tarif (dále jen „AT“) částku 3 100 Kč a tři režijní paušály po 300 Kč. Jelikož je právní zástupce plátcem DPH, je jeho odměna navýšena o částku 2 142 Kč, která odpovídá 21% DPH. Celková výše náhrady nákladů řízení tedy činí 16 342 Kč.
25. Vzhledem k odlišné úpravě s. ř. s. a zák. č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o. s. ř.“), týkající se nabytí právní moci rozhodnutí, uložil soud žalovanému povinnost zaplatit náhradu nákladů řízení ve lhůtě 30 dnů od právní moci rozsudku. Podle § 149 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s. zavázal soud žalovaného zaplatit náhradu nákladů řízení k rukám advokáta, který žalobce v řízení zastupoval.
26. Osobě zúčastněné na řízení soud v souladu s ustanovením § 60 odst. 5 s. ř. s. náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **lze** podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu správnímu soudu.

Nesplní-li povinný dobrovolně, co mu ukládá vykonatelné soudní rozhodnutí, může oprávněný podat návrh na soudní výkon rozhodnutí.

[Zadejte text.]

Ostrava 17. května 2022

JUDr. Daniel Spratek, Ph.D.
samosoudce

Shodu s prvopisem potvrzuje