



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: Ing. J. K., narozen X,
bytem X,
zastoupen Mgr. Ing. Vlastimilem Němcem,
advokátem se sídlem Kadaňská 3550, 430 03 Chomutov,

proti

žalovanému: Krajský úřad Karlovarského kraje, IČ 70891168,
se sídlem Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary,

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 11. 2022, č. j. KK/1559/DS/22-3,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Karlovarského kraje ze dne 1. 11. 2022, č. j. KK/1559/DS/22-3 se zrušuje a věc se vrací k dalšímu řízení žalovanému.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 11.228,-Kč k rukám zástupce žalobce Mgr. Ing. Vlastimila Němce do 1 měsíce od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou domáhal zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Ostrov, odboru dopravně správního, vydané dne 5. května 2022, pod č.j. ODS/78947/21-Bor, jímž byl shledán vinným ze spáchání přestupku z nedbalosti dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kterého se měl dopustit tím, že dne 3. července 2021, v 10:55 hodin, v katastru obce Krásný Les, na silnici

č. I/13, ve směru na obec Ostrov, řídil osobní vozidlo zn. VW Passat, spz X, kdy při odbočování vlevo, na silnici č. III/2238 nedbal zvýšené opatrnosti a ohrozil M. J., řidiče osobního vozidla zn. Škoda Superb, spz X, který jel ve stejném směru jízdy a předjížděl žalobce. Následně došlo ke střetu levé přední části osobního vozidla zn. VW Passat s pravým bokem osobního vozidla zn. Škoda Superb. Správní orgány dospěly k závěru, že svým jednáním žalobce porušil ust. § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, za což mu byla uložena pokuta ve výši 2.500 Kč a náhrada nákladů řízení 1.000,-Kč.

2. Žalobce v žalobě namítal, že napadené rozhodnutí považuje za nezákonné, vnitřně rozporné, opírající se o pasáže, v nichž se žalovaný, dle svých pocitů, přiklání k té, či oné verzi, byť nedisponuje, jako odvolací orgán, potřebnými odbornými znalostmi, tak, aby se k jednotlivým technickým otázkám průběhu nehodového děje mohl vyjádřit a zodpovědět otázky, jež by měly být kladeny soudnímu znalci z oboru doprava, doprava silniční a městská. Žalobce měl „svým jednáním porušit ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, jímž je řidič vázán povinností při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci dávat znamení o změně směru jízdy, při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Podle žalovaného žalobce „dle svého tvrzení dal včas znamení o změně směru jízdy a toto mu nemá správní orgán čím vyvrátit. Povinnost dbát zvýšené opatrnosti dle názoru odvolacího správního orgánu splněna nebyla, když se odvolatel dle vlastních slov v podstatě soustředil pouze na vozidlo jedoucí bezprostředně za ním. Rovněž povinnosti neohrozit vozidlo jedoucí za ním odvolatel nedostal.“ Výklad provedený správní orgánem prvního i druhého stupně nemá podle žalobce svou oporu v zákoně. Správní orgán druhého stupně vůbec nehodnotil žalobcovu výpověď, vytváří domněnky, jež vyvozuje z plánu dopravní nehody a z fotodokumentace. Správní orgán druhého stupně se nikde neprezentuje jako osoba odborně zdatná k řešení nehodových dějů. K přibrání soudního znalce a ke zpracování znaleckého posudku je a má být přistupováno v případech, kdy je problematika projednávané věci složitá.
3. Žalobce v žalobě také tvrdil, že stupně nebyl doceněn fakt, že to byl řidič J., který nerespektoval povinnost řídit se zákonem, tedy dodržovat ust. § 4 písm. a) zákona, jakož i zejména dle § 17 odst. 1 věta druhá zákona, která zní „Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy.“ Přitom ze všech okolností případu bylo a je zřejmé, že žalobce bude odbočovat právě vlevo. Přičemž s ohledem na skutečnost, že k dopravní nehodě došlo na křižovatce, pak je třeba uvést, že dle ust. § 17 odst. 5 zákona, kde platí, že „Řidič nesmí předjíždět, podle písm. a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí (řidič J. uvádí, že předjížděl dokonce kolonu aut a na první vozidlo neměl výhled, když sledoval „pouze“ protijedoucí vozidla na horizontu), podle písm. c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, podle písm. e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy, podle písm. f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí, jde-li o předjíždění vpravo podle odst. 1.
4. Žalobce poukázal i na okolnost, že řidič J. v době předjíždění přešel do protisměru v místě, které je označeno vodorovnou dopravní značkou Plná čára (V1a) - Vodorovné značení, kde platí, že v takovém místě je zakázáno přejíždět. Řidič J. tedy v souhrnu porušil snad vše, co v danou chvíli a na daném místě porušit šlo, ohrozil svou neukázněnou jízdou celou kolonu

pomalu jedoucích vozidel, když takové jednání je na samé hraně s normami trestního práva. Za toto jednání však byl totožným správním orgánem prvního stupně postižen „toliko“ peněžitou sankcí ve výši 1.500,-Kč.

5. Podle žalobce je v projednávaném případě nezbytné se zabývat otázkou omezené důvěry v provozu na pozemních komunikacích, když se jedná o hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat a nelze je dovozovat hypoteticky, je třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace. Žalobce nemohl předpokládat, že se k němu zezadu, z levé strany se blíží vysokou rychlostí další účastník provozu na pozemních komunikacích, který porušuje v souhrnu 6 ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, když sám žalobce z přestupku svým chováním dal zjevně najevo, že bude odbočovat vlevo, což ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích, jedoucí za vozidlem řízeným obviněným, akceptovali snížením rychlosti a stavem, kdy nikdo z kolony vozidel jedoucích za vozidlem obviněného vlevo nepředjížděl, vyjma řidiče J.. Z hlediska zavinění z nedbalosti to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, jež spočívá v míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem jsou dány současně. (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 8 Tdo 1221/2010). Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 7 Tdo 358/2009, „po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Naopak, není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel. Není tedy možné podle žalobce po něm spravedlivě žádat, aby předvídal „pirátské“ chování řidiče J., které ohrozilo větší množství účastníků provozu na pozemních komunikacích. Nesprávný je také výklad správního orgánu prvního i druhého stupně ve vztahu k rozsudku NSS sp. zn. 2 As 67/2011, když i v tomto jednoznačně uvedeno, že „nemá přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit“. V projednávaném případě však došlo k flagrantní kumulaci porušení na věc dopadajícího právního předpisu, jímž zákon o provozu na pozemních komunikacích, což předvídat samozřejmě nelze a nelze to ani po žalobci spravedlivě požadovat, a tedy i vina žalobce z uvedeného důvodu dána není.
6. Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl její zamítnutí s tím, že žalobce své povinnosti, vyplývající mu z ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu nesplnil zcela. K povinnosti první, dát včas znamení o změně směru jízdy, se žalovaný vyjádřil tak, že tato byla ze strany žalobce splněna, když neměl čím vyvrátit tvrzení žalobce samého, že znamení o změně směru jízdy dával včas. Proti tomuto tvrzení stojí výpověď poškozeného řidiče J., který uvedl, že si nevšiml, že by žalobce znamení o změně směru dával. Na místě dopravní nehody nebyl zjištěn žádný svědek, který by potvrdil jednu či druhou výpověď. Žalovaný pak veden zásadou v pochybnostech ve prospěch, přisvědčil žalobci a jeho tvrzení o včasné dání znamení o změně směru jízdy. Ostatní dvě povinnosti shledal žalovaný za nesplněné. Ohledně povinnosti dbát při odbočování zvýšené opatrnosti, se žalovaný opřel o vyjádření žalobce před orgány PČR, kdy uvedl, že před odbočením se podíval do levého zpětného zrcátka a viděl ve vzdálenosti cca 40 metrů za ním jedoucí vozidlo a poté začal odbočovat. Ve vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí pak uvedl, že dával přednost protijedoucímu vozidlu a měl tedy dostatek času sledovat provoz za sebou, kde viděl ve

vzdálenosti cca 40 metrů vozidlo. Poškozený řidič J. před orgány PČR uvedl, že za odbočkou na Horní hrad dojel tři osobní vozidla a za nimi jel rychlostí 70 - 80 km/hod. až k obci Damice, kde se rozhodl tato vozidla předjet, když v protisměru nejelo žádné vozidlo. Před správním orgánem prvního stupně jako svědek do protokolu uvedl, že za 3 - 4 osobními vozidly jel cca 1,5 km a na rovném úseku se rozhodl k jejich předjetí, když nic nenasvědčovalo tomu, že by některé z těchto vozidel chtělo odbočovat. Před ním byl dlouhý rovný úsek a vozidla přijíždějící z protisměru byla na konci tohoto rovného úseku. Žalovaný úvahou zhodnotil výpovědi žalobce i poškozeného a dospěl k závěru, že výpovědi poškozeného jsou v hlavních bodech shodné i s odstupem času a z obou výpovědí je zřejmé, že v okamžiku, kdy se poškozený J. rozhodl předjíždět vozidla jedoucí před ním. V protisměru nebylo žádné vozidlo, kterému by musel dávat přednost. Naproti tomu výpovědi žalobce vykazují rozdílnosti jak mezi sebou, tak i v konfrontaci s výpověďmi poškozeného, a to zejména v popisu situace v protisměru. Žalovaný touto úvahou dospěl k závěru, že žalobce své druhé povinnosti vyplývající mu z ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu nedostál. S ohledem k následku porušení povinnosti vyplývající z uvedeného ustanovení zákona o silničním provozu měl a má žalovaný za prokázané porušení i třetí povinnosti, tedy neohrozit vozidlo jedoucí za ním. Svoji úvahu pak žalovaný opřel o výpověď žalobce, kterou učinil před orgány PČR a na které setrval i ve svém vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí, když uvedl, že za ním jelo pouze jedno vozidlo.

7. V určení vzdálenosti, kdy žalobce dal znamení o změně směru jízdy, se podle žalovaného sám žalobce rozchází, když bezprostředně po dopravní nehodě uvedl, že to bylo 10-15 metrů před křižovatkou, ale po několika měsících uvedl, že to bylo 100 metrů, když k tomuto závěru dospěl poté, co několikrát předmětným místem projel a podle směrových sloupků údaj o vzdálenosti přehodnotil. Ke střetu samému žalobce uvedl, že k němu došlo v okamžiku, kdy již téměř projel křižovatkou. Je úkolem správního orgánu na jisto postavit celý příběh dopravní nehody. V případě vzdálenosti, kdy dal žalobce znamení o změně směru jízdy, se žalovaný přiklonil k výpovědi žalobce, kterou učinil před orgány PČR dne 25. července 2021, která se dle názoru žalovaného přibližuje k realitě spíše než výpověď, kterou učinil až dne 15. února 2022. Žalovaný se též neztotožnil s tvrzením žalobce, že ke střetu došlo v okamžiku, kdy téměř projel křižovatkou. Zde je nutné podotknout, že hranici křižovatky ve smyslu ustanovení § 2 písm. x) zákona o silničním provozu tvoří kolmice v ose vozovky v místě, kde pro křižovátku začíná zakřivení vozovky v případě, kdy hranice křižovatky není vyznačena svislou případně vodorovnou dopravní značkou. Tvrzení žalobce, že ke střetu došlo v okamžiku, kdy již byl téměř mimo křižovátku, žalovaný odmítl a svůj názor opřel o údaje ohledně místa střetu získané z protokolu o nehodě v silničním provozu. Na straně 3 předmětného protokolu, v oddíle II. Popis stop, je popsána stopa č. 3 - místo střetu, které bylo zjištěno dle úlomků částí zúčastněných vozidel a zaměřeno 2,4 metru vlevo od vodorovné dopravní značky V2a „podélná čára přerušovaná“. Místo střetu tedy PČR zjistila a zaměřila v levém jízdním pruhu na komunikaci č. 1/13, ve směru na Ostrov, nikoliv *na* nebo dokonce *za* hranicí křižovatky uvedené pozemní komunikace se silnicí č. III/22125. Žalovaný dále neuvěřil tvrzení žalobce, že na silnici č. 111/22125 odbočoval pod úhlem 90° a i v tomto případě svoji úvahu, proč tomuto tvrzení neuvěřil, opřel o důkazy založené ve spisové dokumentaci, konkrétně o plánek dopravní nehody, který zpracovala PČR. Žalovaný ve své úvaze vycházel z ustanovení § 2 písm. x) zákona o silničním provozu, které říká, kde a jak hledat hranici křižovatky a z plánu dopravní nehody. Vyhodnocením důkazu dospěl žalovaný k závěru, že místo střetu odporuje žalobcovo tvrzení o odbočování na silnici č. 111/22125 pod úhlem 90° a přisvědčuje spíše

tomu, že úhel odbočení byl větší a žalobce najížděl na silnici č. II1/22125 přes její levý jízdní pruh. K této úvaze nebylo bezpodmínečně nutné, aby žalovaný disponoval znalostmi na úrovni soudního znalce v oboru dopravy. Žalobce v průběhu správního řízení zaujal obranu spočívající v tvrzení, že poškozený řidič J. jel před střetem vysokou rychlostí, kterou odhadoval na 140 km/hod. V drtivé většině případů dopravních nehod mezi dvěma jedoucimi vozidly hraje rychlost jízdy důležitou roli, a proto se žalovaný v odůvodnění žalovaného rozhodnutí úvahou zabýval i touto veličinou. Dne 16. července 2021 před orgány PČR vypovídal poškozený řidič J., který se k své rychlosti jízdy vyjádřil tak, že za kolonou vozidel jel rychlostí cca 70-80 km/hod. v okamžiku předjíždění měl zařazený třetí rychlostní stupeň. Žalobce před orgány PČR vypovídal dne 25. července 2021 a k rychlosti vozidla řízeného panem J. se nevyjadřoval. V písemném vyjádření k projednávané věci žalobce uvedl, že řidič J. jel vysokou rychlostí, kterou odhadoval na cca 140 km/hod. Řidič J. do protokolu o svědecké výpovědi dne 1. dubna 2022 uvedl, že v okamžiku, kdy se rozhodl k předjetí vozidel jedoucích před ním, jel rychlostí okolo 40 km/hod., svoji rychlost v okamžiku předjíždění odhadl na 80-90 km/hod. a rychlost teprve nabíral. Mezi výpověďmi obou účastníků dopravní nehody ve věci rychlosti, již měl poškozený J. předjíždět žalobce, je zjevný rozpor, kterým se musel žalovaný zabývat. Svoji úvahu, proč nepřisvědčil žalobci ohledně rychlosti jízdy poškozeného J. v okamžiku předjíždění, opřel žalovaný opět o podklady založené ve spisové dokumentaci, v daném případě se jednalo o fotodokumentaci zaznamenávající rozsah škody způsobené střetem na obou vozidlech a o plánek místa dopravní nehody zaznamenávající konečné postavení vozidel po střetu. Žalovaný se nevyjadřoval ke skutečné předstřetové rychlosti, kterou se měla pohybovat obě vozidla, neboť k takovému vyjádření skutečně neměl dostatek podkladů. Žalovaný správní úvahou zhodnotil výpovědi obou aktérů a odůvodnil, proč se přiklonil k výpovědi poškozeného J.

8. Podle žalovaného z provedených důkazů vyplynulo, řidič J. neměl přehled o vozidle řízeném žalobcem, stejně jako žalobce dle svých vlastních slov za sebou viděl pouze jedno vozidlo. Žalovaný rovněž odmítl tvrzení žalobce, že řidič J. porušil ustanovení § 17 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu, když předjížděl, aniž by měl před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která byla nutná k bezpečnému předjetí. Jak z výpovědi řidiče J. vyznělo, předjíždění se rozhodl uskutečnit na úseku komunikace, kde je dlouhá rovina a vozidla v protisměru viděl až na konci této roviny. Jeho výpověď pak dále vylučuje porušení ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) téhož zákona, neboť nenastala situace, kdy by ohrožoval či omezoval protijedoucí řidiče a stejně tak neohrozil jiné účastníky provozu na pozemní komunikaci. K porušení ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zákona o silničním provozu žalovaný uvádí, že má-li být řidiči sděleno porušení tohoto ustanovení, musí být na jisto postaveno, že řidič, který se rozhodl pro odbočení vlevo, udělal vše pro to, aby jeho úmysl mohl být a byl viděn za ním jedoucím řidičem. Odbočení vlevo patří mezi nejrizikovější úkony, které řidič v provozu na pozemní komunikaci provádí. Žalobce, který před orgány PČR uvedl, že za sebou viděl jedno vozidlo, svoji rychlost při odbočování odhadoval na 20 km/hod. a ke střetu došlo v okamžiku, kdy byl kolmo k původnímu směru jízdy a již téměř dokončoval odbočování vlevo. Jak již výše žalovaný popsal, tato tvrzení neodpovídají stopám a důkazům zajištěným orgány PČR. Lze tedy s určitostí tvrdit, že v žalované věci nemá žalovaný jistotu, že k porušení předmětného ustanovení ze strany poškozeného řidiče J. došlo tak, jak předestírá žalobce.
9. K tvrzení žalobce, že řidič J. a porušil význam vodorovného dopravního značení Via „podélná čára souvislá“ a neukázněnou jízdou ohrozil celou kolonu pomalu jedoucích

vozidel a k pozastavení se nad tím, že za takové jednání byl stejným správním orgánem sankcionován pouze pokutou ve výši 1.500,-Kč. K této námitce zaujal žalovaný následující stanovisko: Z oznámení přestupku je zřejmé, že po vyšetření všech okolností a zadokumentování stop za viníka dopravní nehody označily orgány PČR žalobce, kterého shledaly podezřelým z porušení ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a tím z ohrožení osobního vozidla řízeného poškozeným řidičem J.. Řidič J. byl též orgány PČR shledán podezřelým z porušení ustanovení § 4 písm. c) zákona o silničním provozu, když porušil význam vodorovného dopravního značení Via „podélná čára souvislá“ a za toto porušení právní povinnosti, které nemělo vliv na vznik nehodového děje, byl řidiči J. uložen správní trest pokuty.

10. Podle žalovaného bylo v moci žalobce nezahajovat úkon odbočení, když neměl dostatečný přehled o situaci za sebou. Jak z protokolu o nehodě v silničním provozu, fotodokumentace a výpovědi poškozeného řidiče J. vyplynulo, žalobce vybočil ze svého směru jízdy a zahájil manévr odbočení v okamžiku, kdy byl poškozený řidič J. již vedle vozidla řízeného žalobcem. I řidič J. mohl a měl důvěru v to, že ostatní účastníci provozu na pozemní komunikaci budou dbat svých povinností a že bude moci bez újmy dokončit svůj zámysl předjet kolonu vozidel, která se pohybovala nižší rychlostí, přičemž žádné z vozidel, které mohl vizuálně kontrolovat, nenaznačovalo úmysl odbočit vlevo. Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 7 Tdo 358/2009 podle žalovaného k nyní projednávané věci zcela nepřiléhá, když v rozsudku bylo v závěru konstatováno, že ke střetu motorového vozidla a chodkyně došlo za výrazného přičinění chodkyně, kdy bylo v její moci střetu zabránit tím, že by se rozhodla nepřebíhat silnici v době, kdy se blížilo motorové vozidlo. Taková situace v nyní žalované věci nenastala. Jak z obsahu spisové dokumentace vyplývá, žalobce zahájil manévr odbočení v okamžiku, kdy byl poškozený řidič J. již vedle něho a neměl žádnou možnost střetu zabránit. Naopak žalobce střetu zabránit mohl, kdyby dostal své povinnosti plynoucí mu z ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu a sledoval provoz za sebou a svůj úmysl odbočit vlevo dával najevo včas a zřetelně. Pokud by si žalobce beze zbytku splnil své povinnosti plynoucí mu z ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, poškozený řidič J. by byl včas informován o úmyslu žalobce odbočovat vlevo a bylo pak v jeho moci dopravní situaci řešit. Skutečnost, že žalobce počal s procesem odbočování vlevo v okamžiku, kdy již vedle něho bylo vozidlo poškozeného, nedala poškozenému žádnou šanci střetu vozidel zabránit. Naproti tomu měl žalobce v plné moci kolizní situaci končící nehodovým dějem plně pod kontrolou a mohl jí zabránit tím, že sledoval situaci za sebou a manévr odbočování odložil, až poškozený řidič J. dokončí předjíždění.
11. Žalobu soud neshledal důvodnou.
12. Správní orgány argumentují v dané věci rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 As 67/2011, podle něhož „tyto úkony (včasnost znamení a snížení rychlosti) samy o sobě nicméně nemohou postačovat, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích při odbočování. S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že je povinností odbočujícího řidiče patřičně se přesvědčit, zda není předjížděn jiným vozidlem, a to v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to že domněle splnil všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočení, neznamená, že nemá přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Jinak řečeno, v okamžiku, kdy odbočující řidič dá znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalí, nemůže se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že

všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo jej například nezačne předjíždět zleva. V tomto ohledu je i bez významu to, že předjíždějící řidič, který započal odbočujícího předjíždět již v době, kdy dával znamení o změně směru jízdy vlevo, a jel vyšší než maximální povolenou rychlostí, jednal protiprávně.

13. Žalobce má naopak za to, že druhý účastník dopravní nehody řidič J. porušil při své jízdě tolik pravidel, že již nebylo přiměřené s něčím takovým počítat, tj. že se něco takového nedalo běžně předvídat. Není sporné, že řidič J. předjížděl kolonu vozidel v místě, kde je to zakázáno a za situace, kdy tato kolona náhle snížila rychlost z cca 80 km/h na cca 40 km/h, přičemž řidič J. se rozhodl ji celou předjet, aniž by viděl proč, tj. co se děje před ním, současně sám připustil, že předjížděl rychlostí 80 – 90 km/h a v tu dobu prudce zvyšoval rychlost. Tyto skutečnosti samy o sobě není s to vyvrátit obranu žalobce, že nemohl pro vysokou rychlost vozidla řidiče J. včas reagovat a zabránit střetu.
14. Za takové situace je podle názoru soudu nutné postavit najisto, zda event. do jaké míry protiprávní jednání řidiče J. nepřispělo ke vzniku nehody. Jednoznačné popírání takové možnosti správními orgány bez dostatečných důkazů nepůsobí nezáujatě a nestranně a dokládá správnost požadavku žalobce, aby úvahy správních orgánů byly podloženy znaleckým zkoumáním znalcem z oboru silniční dopravy. (viz např. odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle něhož „porušení zákazu přejíždět podélnou čáru souvislou nemělo vliv na vznik nehodového děje. Odpovědnost za vznik kolizní situace, která měla za následek dopravní nehodu, v tomto případě nese na svých bedrech výhradně odvolatel, který si splnil svoji povinnost dát znamení o změně směru jízdy, ale další dvě povinnosti, které se k odbočování vážou, již nesplnil, a to dbát zvýšené opatrnosti a neohrozit řidiče jedoucí za ním.“)
15. Tvzení žalovaného, že řidič J. je osobou pouze poškozenou, která nenese naprosto žádnou vinu na nehodovém ději, je přinejmenším předčasné, neboť znalec může přispět ke zjištění (zejména podle poškození vozidel, jejich konečného postavení, výhledových poměrů účastníků, zjistit dobu reakce řidičů), zda i řidič J. mohl reagovat na odbočování žalobce a určitým způsobem zabránit kolizi (např. přibrzděním).
16. Znalec může určit jak střetovou rychlost obou vozidel, tak i reálnou předstřetovou, a jaké byly možnosti obou účastníků dopravní nehody zabránit kolizi. Nelze akceptovat tvrzení žalovaného ve vyjádření k žalobě, že žalobci byla uložena za jeho chování v silničním provozu vyšší pokuta než řidiči J. proto, že orgány PČR označily za viníka dopravní nehody žalobce. Pokud by tento argument byl přijatelný, bylo by řízení u správního orgánu zcela zbytečné.
17. Znalecké zkoumání je dle názoru soudu v dané věci namístě o to více, že k dopravní nehodě nebyli zjištěni a vyslechnuti žádní nezávislí svědkové, průběh děje se opírá o tvrzení dvou účastníků nehody, kteří mají zájem na výsledku řízení, a dále o plánek místa nehody a fotodokumentaci pořízenou orgány PČR, které pouze zachycují stopy. Skutečnost, že se žalobce zmínil o znalci teprve v žalobě, je bezpředmětná, neboť správní orgán je vázán zásadou vyšetřovací a je povinen i bez návrhu provést dokazování v potřebném rozsahu tak, aby nebylo důvodných pochybností o skutkovém stavu, což se v daném případě nestalo. Nedostatečné skutkové zjištění žalovaný nahrazuje v napadeném rozhodnutí i ve vyjádření k žalobě vlastními úvahami, pro které nemá ve spise oporu. (např. ohledně tvrzení žalovaného v napadeném rozhodnutí, že „je velmi pravděpodobné, že by kinetická energie

Škody Superb pohybující se rychlostí výrazně nad 100 km/hod. při bočním střetu s vozidlem řízeným odvolatelem, které v úhlu větším než 90° najíždělo do prostoru křižovatky, s největší pravděpodobností toto vozidlo uvedla do rotace. Odvolací správní orgán je dále toho názoru, že místo konečného postavení Škody Superb po dopravní nehodě by bylo více vzdáleno od místa střetu stejně jako by s největší pravděpodobností byl větší rozsah škody na obou vozidlech.“

18. Za chybnou úvahu v napadeném rozhodnutí považuje soud i tvrzení žalovaného, že „ust. § 17 „řidič nesmí předjíždět“ lze vykládat tak, že řidič pouze nesmí zahájit úkon předjíždění, pokud by nebyly splněny zákonné podmínky, avšak v daném případě však již úkon předjíždění zahájen byl. Jedná-li se o více vozidel v koloně, je řidič povinen dodržovat ust. § 17 odst. 5 ke každému předjížděnému vozidlu, tj. musí i při jízdě v levém pruhu stále sledovat, co se děje v pravém pruhu (zde odbočování vlevo), aby svým manévrem předjíždění nemohl nikoho ohrozit.
19. Žalobce v žalobě správně poukázal na to, že žalovaný supluje závěry znalce (např. i jaká byla pravděpodobná rychlost vozidel a že pouze žalobce měl určité možnosti zabránit střetu, u řidiče J. je toto striktně odmítáno s tím, že žalobce zahájil manévr odbočení až v okamžiku, když již byl řidič J. „vedle něho,“ aniž by žalovanému bylo známo přesné postavení vozidel před nehodou na základě simulace provedené znalcem.) Odůvodnění rozhodnutí správních orgánů v dané věci tak nesplňuje požadavky úplnosti a přesvědčivosti a je nepřezkoumatelné pro nedostatek odůvodnění.
20. S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti soud zrušil napadené rozhodnutí podle § 76 s.ř.s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení a současně zavázal žalovaného doplnit řízení o znalecký posudek z oboru silniční dopravy.
21. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., a žalobci, který měl ve věci plný úspěch, byla přiznána náhrada za zaplacený soudní poplatek a dále za náklady zastoupení sestávající z odměny advokáta za 2 úkony právní služby po 3.000,-Kč, 2x RP po 300 Kč a DPH.

Poučení:

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

Plzeň 28. dubna 2023

Mgr. Jana Komínková v.r.
samosoudkyně