



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl samosoudcem JUDr. Tomášem Švecem, Ph.D., ve věci

žalobkyně: JUDr. E. S., narozená dne X
bytem X

proti
žalovanému: Ministerstvo dopravy
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 10. 2022, č. j. MD-31527/2022-160/4,
takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 10. 2022, č. j. MD-31527/2022-160/4, se ruší v části, kterou bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a potvrzena ta část výroku rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 26. 5. 2022, č. j. MHMP 943028/2022/Pec, již byla žalobkyně uznána vinnou z přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, část, již byl žalobkyni uložen správní trest pokuty a správní trest zákazu činnosti, část, již byla žalobkyni uložena povinnost nahradit náklady řízení, a část skutkové věty znějící: „Poblíž sloupu veřejného osvětlení č. X při odbočování vlevo do garáže domu čp. X ohrozila řidiče J. Š., nar. X, bytem X (dále jen J. Š.), který s vlastním osobním automobilem tov.zn. BMW 320D, rz X ve shodném směru z levé strany vozidlo řízené JUDr. E. S. předjížděl. Při následném střetu vznikla pouze hmotná škoda na zúčastněných vozidlech.“ V tomto rozsahu se věc vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobkyni náhradu nákladů řízení ve výši 3 000 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobkyně se žalobou podanou Městskému soudu v Praze domáhala částečného zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 17. 10. 2022, č. j. MD-31527/2022-160/4 (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), jímž bylo podle ustanovení § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“) zamítnuto její odvolání a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „**správní orgán prvního stupně**“) ze dne 26. 5. 2022, č. j. MHMP 943028/2022/Pec (dále jen „**prvostupňové rozhodnutí**“).
2. Prvostupňovým rozhodnutím uznal správní orgán prvního stupně žalobkyni vinnou tím, že v rozporu s ustanovením § 6 odst. 7 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o provozu na pozemních komunikacích**“) neměla jako řidička motorového vozidla při řízení u sebe doklad o zdravotní způsobilosti, ačkoliv šlo o řidičku podle ustanovení § 87 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích a jako držitelka řidičského oprávnění se nepodrobila pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, čímž z nedbalosti spáchala přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bodu 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Dále ji uznal vinnou tím, že v rozporu s ustanovením § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích při odbočování ohrozila řidiče jedoucího za ní a nedbala zvýšené opatrnosti, čímž z nedbalosti spáchala přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích.
3. Dne 21. 9. 2021 kolem 15:30 hodin totiž žalobkyně řídila automobil tovární značky Opel Astra, registrační značky X, po ulici Květnového vítězství v Praze 4 ve směru jízdy od křižovatky s ulicí Mokrý k ulici Ke Stáčírně. Poblíž sloupu veřejného osvětlení č. X při odbočování vlevo do garáže domu č. p. X ohrozila řidiče, který vlastním automobilem tovární značky BMW, registrační značky X, ve shodném směru z levé strany vozidlo řízené žalobkyní předjížděl. Při následném střetu vznikla pouze hmotná škoda na zúčastněných vozidlech.
4. Za výše popsané jednání uložil správní orgán prvního stupně žalobkyni pokutu ve výši 5 000 Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu šesti měsíců. Dále správní orgán prvního stupně žalobkyni uložil povinnost uhradit náhradu nákladů řízení v paušální částce 6 000 Kč.

II. Podstatný obsah žaloby

5. Žalobkyně v podané žalobě uvedla, že nenapadá výrok o uložené pokutě a o zákazu činnosti řízení motorových vozidel. Napadá však výrok, kterým byla uznána vinnou z přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích a související výrok o povinnosti uhradit náhradu nákladů řízení.
6. Následně žalobkyně stručně shrnula skutkový děj a zmínila, že správní orgán prvního stupně měl řízení o přestupku zastavit, a to z důvodu, že nebylo prokázáno její zavinění, případně z důvodu uplatnění zásady *in dubio pro reo*. Vinným z přestupku naopak měl být shledán druhý řidič.

7. Dále žalobkyně tvrdila, že svou právní povinnost neporušila a dopravní nehodu nezpůsobila. Při odbočování vlevo do ulice Květnového vítězství měla zapnutý ukazatel změny směru jízdy vlevo, který byl zapnutý po celou dobu. Podle její zkušenosti v daném úseku při pomalé jízdě (jela na rychlostní stupeň 1) tento ukazatel směru při vjezdu do garáže z ulice Mokrá nevypadává. Zapnutím ukazatele směru jízdy si byla zcela jista. Při vjezdu do ulice Květnového vítězství se rozhlédla a zjistila, že žádné vozidlo po ní nejede. Mohla tedy odbočit vlevo do garáže. Přitom sledovala provoz, protože odbočovala vlevo. Když byla za polovinou vozovky, zaznamenala náhlý náraz druhého automobilu, který do jejího automobilu narazil.
8. Rovněž žalobkyně poukázala na to, že ulice Květnového vítězství má pouze jeden jízdní pruh pro každý směr jízdy. Druhý řidič tedy při výjezdu z ulice Mokrá najel do levého pruhu (protisměru), ve kterém setrval až do nárazu. Při záznamu dopravní policie si protirečil, když vypověděl, že se domníval, že žalobkyně hodlala zabočit doprava a zapomněla vypnout ukazatel změny směru jízdy vlevo. Svědeckou výpověď jeho manželky označila žalobkyně za nevěrohodnou. Podotkla také, že druhý řidič nepředložil záznam z kamery, kterou měl ve voze a odkázala na vypracovaný znalecký posudek. Jeho závěry podle ní nebyly v rozhodnutí zohledněny, a nadto byly označeny i za nesprávné. Zejména podle ní není zohledněno, že druhý řidič jel v protisměrném jízdním pruhu.
9. Posléze žalobkyně citovala ustanovení § 79 odst. 5 správního řádu a odkázala na nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, který se podle ní týkal otázky, jak moc je odbočující řidič povinen kontrolovat zpětné zrcátko. Poukázala také na princip omezené důvěry, jímž Ústavní soud argumentoval. K tomu žalobkyně uvedla, že na tento judikát odkazovala již ve svém odvolání, ale žalovaný se s ním nijak nevypořádal a nezaujal žádné právní stanovisko. Konstatovala také, že bylo zjištěno pochybení druhého řidiče. Důkazní břemeno podle jejího názoru leží na správním orgánu, který porušil zásadu materiální pravdy, když bylo zjevné, že zjištěný skutkový stav neodpovídá tvrzením druhého řidiče.
10. Podle žalobkyně není ani zjevné, z jakého důvodu nebyly zohledněny závěry znaleckého posudku, které zmiňují i možný mrtvý úhel při pohlednutí do levého zrcátka při odbočování, pročez není možno vzadu jedoucí automobil vidět. Není konkrétně jasné, v čem se měl znalec dopustit právního posouzení. Taktéž žalobkyně zdůraznila, že druhý řidič narazil do ní, a podotkla, že v důsledku chybného rozhodnutí správního orgánu bude mít pro další období navýšenou částku pojištění odpovědnosti za škodu.
11. Závěrem podané žaloby žalobkyně navrhla zdejšímu soudu, aby v napadeném výroku a v souvisejícím výroku o její povinnosti uhradit náhradu nákladů řízení zrušil napadené rozhodnutí i prvostupňové rozhodnutí a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. Dále aby uložil žalovanému povinnost zaplatit jí zaplacenou částku 6 000 Kč a zaplatit náklady soudního řízení.

III. Vyjádření žalovaného

12. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 1. 2. 2023 nejprve popsal průběh předcházejícího správního řízení a stručně shrnul námitky uplatněné v podané žalobě. Následně konstatoval, že shodné námitky žalobkyně uplatnila již během správního řízení a byly vypořádány zejména v napadeném rozhodnutí, v němž se s každou podrobně zabýval.

Na svých závěrech přitom setrval. Závěrem tedy navrhl zdejšímu soudu, aby podanou žalobu zamítl a rozhodl tak, že žádný z účastníků nemá nárok na náhradu nákladů řízení.

IV. Replika žalobkyně

13. Na vyjádření žalovaného reagovala žalobkyně replikou ze dne 7. 2. 2023. V této replice zrekapitulovala obsah vyjádření žalovaného a konstatovala, že nebrojila proti části rozhodnutí týkající se dokladu o zdravotní způsobilosti řidiče. Podotkla, že se odvolala pouze proti výroku prvostupňového rozhodnutí o zákazu činnosti a uložení povinnost zaplatit náhradu nákladů řízení.
14. Podotkla také, že žalovaný nijak neodůvodňuje zastavení správního řízení s druhým řidičem. Následně zopakovala některé skutkové okolnosti a uvedla, že správní orgán prvního stupně učinil chybné rozhodnutí, když ze zjištěných poznatků dospěl k nesprávnému závěru. Znaleckým posudkem se *de facto* vůbec nezabýval. Žalovaný se pak podle ní jejími námitkami zabýval pouze částečně, přičemž právní argumentací se nezabýval vůbec, a nehodový děj posoudil chybně. Dále zmínila, že žalovaný se ve svém vyjádření nezabýval ani okolností, že řízení vedené proti druhému řidiči bylo zastaveno. Tato námitka přitom nemohla být použita v odvolání, neboť jí nebylo známo, jak bylo rozhodnuto.
15. Závěrem tedy žalobkyně navrhla, aby její žalobě bylo v plném rozsahu vyhověno.

V. Obsah správního spisu

16. Ze správního spisu zjistil zdejší soud následující skutečnosti podstatné z hlediska předmětu řízení.
17. Správnímu orgánu prvního stupně bylo dne 18. 10. 2021 doručeno oznámení přestupku ze dne 11. 10. 2021, č. j. KRPA-12057-17/DN-2021-322, učiněné orgánem Policie České republiky. Z tohoto oznámení se mimo jiné podává, že dne 21. 9. 2021 v 15:30 hodin došlo v ulici Květnového vítězství v Praze 4 (u sloupu veřejného osvětlení č. X) k dopravní nehodě. Žalobkyně jela osobním automobilem z vedlejší pozemní komunikace (ulice Mokrá) vlevo na hlavní pozemní komunikaci (ulice Květnového vítězství) a dále chtěla odbočit do vrat domu (vlevo na místo ležící mimo komunikaci). Přitom nedbala zvýšené opatrnosti a při odbočování ohrozila řidiče osobního automobilu, pana J. Š., nar. X, bytem X (dále jen „**pan J. Š.**“), který jel za žalobkyní z ulice Mokrá. Při zpomalení žalobkyně ji začal předjíždět a došlo ke střetu obou vozidel. Alkohol byl u obou řidičů vyloučen a ke zranění osob nedošlo. Jako příčina dopravní nehody nebyla zjištěna ani technická závada.
18. K tomuto oznámení o přestupku byl přiložen i spis Policie České republiky obsahující úřední záznamy o vysvětleních podaných žalobkyní a panem J. Š. Dále byl součástí tohoto spisu i protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 22. 9. 2021, ev. č. KRPA-12057-2/DN-2021-322, plánek místa dopravní nehody a fotodokumentace.
19. Na základě výše uvedeného oznámení správní orgán prvního stupně oznámil žalobkyni zahájení řízení ve věci přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měla žalobkyně dopustit porušením ustanovení § 21 odst. 1 téhož zákona. Taktéž vydal poučení osoby, které byla spácháním přestupku způsobena škoda, jež doručil panu J. Š., a i jemu oznámil zahájení řízení ve věci přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na

pozemních komunikacích, kterého se měl dopustit porušením ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) téhož zákona. Zároveň oba předvolal k ústnímu jednání.

20. Ústní jednání ve věci proběhlo dne 29. 11. 2021 a byl o něm sepsán protokol ze dne 29. 11. 2021, č. j. MHMP 1944334/2021/Pec. Z tohoto protokolu se podává, že pan J. Š. se k ústnímu jednání nedostavil. Na ústním jednání bylo prováděno dokazování. Proveden byl i výslech žalobkyně, která mimo jiné uvedla, že dne 21. 9. 2021 kolem 15:30 hodin řídila vlastní osobní automobil po ulici Mokrá v Praze 4, zapnula levý ukazatel směru a před křižovatkou s ulicí Květnového vítězství zastavila do klidu. Za křižovatkou chtěla hned odbočit vlevo do garáže svého domu. Po ulici Květnového vítězství ani za ní neviděla jet žádná vozidla. Jela velmi pomalu na první rychlostní stupeň a levý ukazatel směru měla stále zapnutý. Při odbočování vlevo se podívala do levého venkovního zrcátka. Žádné vozidlo za sebou neviděla. Začala tedy odbočovat a vyděsila se z následného střetu, kdy do jejího vozidla narazilo velkou rychlostí vozidlo tovární značky BMW. Dále žalobkyně podotkla, že ukazatele směru a brzdová světla byla funkční, což pravidelně kontroluje. V době nehody bylo denní světlo, sucho a dobrá viditelnost. Úsek byl přehledný, vozovka byla z živice a v dobrém stavu. Provoz vozidel nebyl téměř žádný a nikdo nešel. Řidič BMW si podle ní nevšiml světelného znamení, že odbočuje vlevo, které dávala při výjezdu z ulice Mokrá, a to po celou dobu až po střet vozidel. Tento řidič při odbočení z ulice Mokrá zůstal v levém pruhu ulice Květnového vítězství, aniž by najel do pravého pruhu, kterým by pak pokračoval v další jízdě.
21. Následně správní orgán prvního stupně znovu předvolal žalobkyni i pana J. Š. k ústnímu jednání. Zároveň žalobkyni oznámil zahájení řízení ve věci přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterého se měla dopustit porušením ustanovení § 6 odst. 7 písm. d) téhož zákona. Nařízené ústní jednání se konalo dne 10. 1. 2022 a byl o něm sepsán protokol ze dne 10. 1. 2022, č. j. MHMP 40687/2022/Pec. V průběhu tohoto ústního jednání byl mimo jiné proveden výslech pana J. Š., který uvedl, že dne 21. 9. 2021 kolem 15:30 řídil vlastní osobní automobil po ulici Mokrá v Praze 4 a jel za vozidlem žalobkyně tovární značky Opel. Na křižovatce ulic Mokrá a Květnového vítězství před ním jedoucí vozidlo zastavilo a mělo zapnutý levý ukazatel směru. On sám jel bezprostředně za tímto vozidlem stejným směrem. Vozidlo jedoucí před ním vjelo do ulice Květnového vítězství a zpomalilo, přičemž levý ukazatel směru u tohoto vozidla zapnutý neviděl. Přejel tedy do protisměrného jízdního pruhu a rychlostí kolem 15 km/h vozidlo předjížděl. Když byl na úrovni vozidla tovární značky Opel, začalo toto vozidlo odbočovat vlevo, protože strhl řízení nepatrně vlevo a vozidlo levou přední částí narazilo do pravé zadní části jeho vozidla, přičemž k nárazu došlo v protisměrné části vozovky. Podotkl také, že jeho vozidlo bylo v dobrém technickém stavu a technickou závadu vylučuje. Ve vozidle s ním byla jeho manželka, která seděla na zadním sedadle za ním. V době dopravní nehody bylo denní světlo, sucho, viditelnost dobrá. Úsek byl přehledný a povrch vozovky z živice v dobrém stavu. Provoz vozidel nebyl téměř žádný a nikdo ani nešel. Druhá řidička podle něj nesledovala provoz za sebou. Jednání jiného účastníka provozu nemělo na nehodu vliv. K otázkám žalobkyně uvedl, že nikdy neřekl, že si myslel, že blinkr doleva zůstal zapnutý. Celou dobu vyšetřování tvrdil, že blinkr zapnutý nebyl. Dále byl v průběhu ústního jednání proveden i výslech svědka, paní M. Š., nar. X, bytem X, manželky pana J. Š. Ta uvedla, že dne 21. 9. 2021 kolem 15:30 jela se svým manželem v jeho osobním vozidle a seděla za ním na zadním sedadle. Vozidlo jedoucí před nimi

zabočilo vlevo do ulice Květnového vítězství se zapnutým levým ukazatelem směru a vzápětí za ním vjel do křižovatky i její manžel stejným směrem. Vozidlo před nimi zpomalilo, již neblinkalo a přiblížilo se blíže k pravému kraji. Pravý ukazatel směru neviděla. Proto manžel začal předjíždět vozidlo z levé strany a když byli již více jak za polovinou předjížděného vozidla v protisměrném jízdním pruhu, začalo vozidlo odbočovat vlevo. Ze svého pohledu náraz neviděla.

22. Správní orgán prvního stupně posléze ustanovil usnesením ze dne 13. 1. 2022, č. j. MHMP 52932/2022/Pec znalce k podání znaleckého posudku k zodpovězení otázek týkajících se dopravní nehody. Ustanovený znalec Ing. O. K. podal znalecký posudek ze dne 14. 4. 2022, číslo položky 237 – 20/22 (dále jen „**znalecký posudek**“). Z tohoto znaleckého posudku se kromě dalšího podává, že při analýze nehodového děje bylo možné vycházet pouze ze vzájemné korespondence poškození vozidel, předpokládané konečné polohy vozidel a údajů z výpovědí účastníků a svědka. Znalec dospěl mimo jiné k závěru, že pan J. Š. se po rozjezdu automobilu žalobkyně a zahájení odbočování vlevo do ulice Květnového vítězství rozjel a zkráceným obloukem začal odbočovat také do ulice Květnového vítězství, ale do protisměrného jízdního pruhu, jímž hodlal automobil žalobkyně předjet. Rychlost vozidla řízeného žalobkyní v okamžiku střetu byla cca 6 km/h a rychlost vozidla řízeného panem J. Š. cca 15 km/h. Údaje z výpovědi žalobkyně jsou z technického hlediska reálné a odpovídají zjištěným skutečnostem zejména v tom, že řidič automobilu tovární značky BMW po nájezdu do ulice Květnového vítězství nepřešel do pravého jízdního pruhu, ale zůstal v protisměrném. Tím lze podle znalce vysvětlit i to, že jej žalobkyně již nemohla upozorovat v levém vnějším zpětném zrcátku, neboť se mohl nacházet v tzv. mrtvém úhlu. Údaj z výpovědi pana J. Š., že po vjezdu do ulice Květnového vítězství přešel nejprve do pravého jízdního pruhu a pak zahájil předjíždění označil ustanovený znalec za z technického hlediska nereálný. Simulaci pravděpodobného průběhu nehodového děje vytvořenou prostřednictvím programu PC-Crash pak obsahovala příloha č. 2 ke znaleckému posudku, a to včetně zobrazení časových kroků vozidel po 1 sekundě. Údaje a hodnoty matematické simulace nehodového děje lze podle znalce uvažovat s přesností $\pm 15 \%$, a to vzhledem k prakticky neexistujícím objektivním údajům.
23. Správní orgán prvního stupně tedy následně vydal usnesení o zastavení řízení ze dne 24. 5. 2022, č. j. MHMP 918092/2022/Pec, jímž zastavil řízení o přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích, z jehož spáchání byl obviněn pan J. Š., neboť spáchání skutku nebylo obviněnému prokázáno. V průběhu řízení se totiž nepodařilo prokázat, že by pan J. Š. předjížděl v době, kdy dávala žalobkyně (řidička vpředu jedoucího vozidla) znamení o změně směru jízdy vlevo.
24. Poté vydal správní orgán prvního stupně i prvostupňové rozhodnutí, proti němuž podala žalobkyně odvolání. V něm mimo jiné uvedla, že neporušila svou právní povinnost a předmětnou dopravní nehodu nezpůsobila. Nehodový děj podle ní neproběhl tak, jak uzavřel správní orgán prvního stupně v prvostupňovém rozhodnutí. Po celou dobu odbočování z ulice Mokrá totiž měla zapnutý levý blinkr. Blinkr se podle ní při odbočování nevypíná. Pan J. Š. dle jejího názoru rozporuplně vypovídal. Co se týče nehodového děje, odkázala žalobkyně také na nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, který dle ní řešil otázku, jak dalece je odbočující řidič povinen kontrolovat zpětné zrcátko, aby nebyl viníkem dopravní nehody, pokud ho

při odbočování někdo začne předjíždět. Poukazovala i na tzv. princip omezené důvěry. Taktéž poukázala na závěry znaleckého posudku a uvedla, že není zjevné, proč nebyly tyto závěry zohledněny a prvostupňové rozhodnutí nebere na zjištění znalce zřetel. Znalec podle ní zmiňuje i možný mrtvý úhel při pohlednutí do levého zpětného zrcátka při odbočování, pro který není možné za ní jedoucí automobil vidět. Za nereálný označil i popis nehodového děje tvrzený panem J. Š.

25. O podaném odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím tak, že jej zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Podané odvolání přitom vyhodnotil tak, že se jedná i o odvolání týkající se vyslovení viny. Posoudil jej teda jako odvolání do všech výroků prvostupňového rozhodnutí.

VI. Hodnocení věci Městským soudem v Praze

26. Městský soud v Praze na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu dotčeném žalobou, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, a to v mezích žalobních bodů, kterými je vázán podle ustanovení § 75 odst. 2 věta první zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“). Rozhodoval bez nařízení jednání, neboť žalobkyně ani žalovaný k výzvě a poučení soudu podle ustanovení § 51 odst. 1 s. ř. s. nevyjádřili s takovým projednáním věci nesouhlas. Zdejší soud zároveň za této situace a s ohledem na obsah správního spisu nepovažoval nařízení jednání za nezbytné. Při přezkumu napadeného rozhodnutí vycházel zejména z následujících ustanovení právních předpisů.
27. Podle ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o provozu na pozemních komunikacích *nesmí řidič předjíždět dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy.*
28. Podle ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích *musí při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*
29. Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích *se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*
30. Podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích (ve znění účinném do 31. 12. 2023) *se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o méně než 20 km.h⁻¹ nebo mimo obec o méně než 30 km.h⁻¹.*
31. Podle věty první ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu *se v odůvodnění uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.*
32. Žalobkyně v podané žalobě namítala, že nehodový děj proběhl jinak, než k jakému závěru dospěly správní orgány. V tomto ohledu je však třeba dát za pravdu žalovanému,

že z provedených důkazů skutečně vyplývá, že nehodový děj proběhl v zásadě tak, jak bylo správním orgánem prvního stupně zjištěno. Správní orgány přitom zohlednily i podaný znalecký posudek. Ostatně takto zjištěný skutkový stav se nijak významně v podstatných okolnostech neodlišuje ani od průběhu popsaneho žalobkyní v podané žalobě. Správní orgány ji neuznaly vinnou z toho, že by nedala znamení o změně směru jízdy, ale z toho, že při odbočování ohrozila řidiče jedoucího za ní a nedbala zvýšené opatrnosti. K tomu je třeba připomenout, že v tomto řízení není posuzována otázka odpovědnosti za přestupek pana J. Š., ale výhradně otázka porušení právní povinnosti ze strany žalobkyně a její odpovědnost za přestupek.

33. Taktéž ovšem žalobkyně uvedla, že neporušila svou povinnost a předmětnou dopravní nehodu nezpůsobila. S odkazem na nálezný Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, argumentovala tzv. principem omezené důvěry s tím, že Ústavní soud se zabýval povinností odbočujícího řidiče kontrolovat zpětné zrcátko. Přitom uvedla, že tuto argumentaci uplatnila již v rámci odvolání podaného proti prvostupňovému rozhodnutí a žalovaný se k ní nijak nevyjádřil. Zjevné podle ní není ani to, proč nebyly zohledněny některé závěry znaleckého posudku. Zdejší soud se tedy zabýval otázkou, zda byly úvahy správních orgánů týkající se odpovědnosti žalobkyně za přestupek úplné a přezkoumatelné.
34. Z odůvodnění správního rozhodnutí musí být mimo jiné seznatelné, jakými úvahami se správní orgán řídil při výkladu právních předpisů (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 6. 2007, č. j. 5 Afs 115/2006-91, nebo ze dne 3. 2. 2022, č. j. 4 As 232/2021-41), a proč považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené (viz např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 7. 2009, č. j. 9 As 71/2008-109, nebo ze dne 20. 7. 2021, č. j. 6 As 303/2020-46). Tento požadavek sice není možné vykládat tak, že má správní orgán povinnost detailně reagovat na každou jednotlivou námitku, neboť postačí i implicitní vypořádání námitek spočívající v prezentaci a řádném zdůvodnění názoru odlišného od názoru odvolatele (k tomu srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 5. 2015, č. j. 6 As 152/2014-78). Avšak v odůvodnění napadeného rozhodnutí se žalovaný vůbec (ani implicitně) nezabýval právě argumentací žalobkyně týkající se povinností řidiče kontrolovat při odbočování situaci za svým vozidlem a potažmo tedy výkladem ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích.
35. Žalobkyni bylo kladeno za vinu právě porušení ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně měla porušit povinnost stanovenou ve větě za středníkem tohoto ustanovení, tedy při odbočování ohrozila řidiče jedoucího za ním a nedbala zvýšené opatrnosti. To správní orgán prvního stupně odůvodnil tím, že žalobkyně začala odbočovat vlevo v době, kdy již byla předjížděna druhým vozidlem (řízeným panem J. Š.). S ohledem na princip omezené důvěry přitom bylo její povinností, aby se řádně přesvědčila, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to právě v rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. V okamžiku, kdy tedy dala znamení o změně směru jízdy a zpomalila, nemohla se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu budou dodržovat své povinnosti. Žalovaný k tomu toliko doplnil, že ani pokud by bylo s naprostou jistotou zjištěno, že žalobkyně měla zapnutý levý ukazatel směru jízdy, na právním posouzení by to nic nezměnilo, neboť zavinění je na straně žalobkyně, která odbočovala v době, kdy byla předjížděna jiným vozidlem.

36. V rámci žalobkyní odkazovaného nálezu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, Ústavní soud vyložil, že „[j]de-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, k níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je podle názoru Ústavního soudu 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 ČR sp. zn. [3 Tz 20/81](#)).“ Tyto závěry Ústavního soudu se sice týkaly trestní věci, nicméně uplatní se i na nyní projednávanou věc (srov. např. bod 19 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018-29).
37. K principu omezené důvěry se vyjádřil i Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 31. 7. 2012, č. j. 2 As 67/2011-89, v němž taktéž posuzoval otázku odpovědnosti za přestupek spočívající v nedbání zvýšené opatrnosti při odbočení vlevo. Dovodil, že z dikce ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích „je 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).“ Dále k tomu uvedl, že není „potřebné a ani vhodné od sebe odlišovat obě povinnosti, tedy neohrozit jiné řidiče a dbát zvýšené opatrnosti, neboť jde o povinnosti, které jsou skutkově provázané a bezprostředně spolu souvisí. Ze skutkového stavu, tak jak byl zjištěn ve správním řízení, je zřejmé, že žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo včasným zapnutím ukazatele a současně snižovala rychlost. Je tak zjevné, že splnila první povinnost, kterou zákon při odbočování ukládá, neboť dala včasné znamení o změně směru jízdy; současné snížení rychlosti je třeba chápat jako jeden z úkonů souvisejících s plněním povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Tyto úkony samy o sobě nicméně nemohou postačovat, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích při odbočování na místo mimo tyto komunikace. S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to v právě 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.“
38. Na tyto závěry však navázal Nejvyšší správní soud v jiném svém rozsudku ze dne 14. 7. 2016, č. j. 2 As 66/2016-32, v němž dovodil, že „manévr odbočení vlevo na křižovatce je složitým úkolem, který klade na odbočujícího řidiče zvýšené nároky. Kromě znamení o změně směru jízdy musí řidič dbát zvýšené opatrnosti a nesmí ohrozit ostatní řidiče. Tato povinnost v sobě zahrnuje několik úkonů. Předně se řidič musí přesvědčit o protijedoucích vozidlech, aby se vyvaroval případné čelní srážky. Dále má řidič přiměřeně upravit svou rychlost, aby mohl bezpečně odbočit, jak učinila i stěžovatelka, což v sobě zahrnuje nutnost kontroly vozidel bezprostředně jedoucích za odbočujícím řidičem. Poslední povinností je povinnost kontroly levého jízdního pruhu, aby se řidič ujistil, že není nikým předjížděn.“

K provedení těchto povinností je objektivně vyžadován určitý minimální čas. Správní orgány i soudy tak musí v konkrétních případech posuzovat, zdali ke splnění všech těchto úkonů má řidič z objektivních důvodů dostatek času.“ V této souvislosti tak uzavřel, že „[p]okud tedy za odbočujícím vozidlem zahájí jiné vozidlo předjížděcí manévr, lze dovodit, že při tak složitém úkonu, jakým je odbočování vlevo, nelze po odbočujícím řidiči spravedlivě požadovat, aby stačil zareagovat, pokud by měl před odbočením neúměrně krátký časový okamžik, ve kterém by sice měl teoretickou možnost předjížděcí vozidlo upozorovat, 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 předjížděcí vozidlo spatřit, a na tomto podkladě rozhodnout, zdali se jednalo o dostatečně dlouhý čas, po který mohl řidič adekvátním způsobem zareagovat.“ Reflektoval přitom skutečnost, že po odbočujícím řidiči se žádá, aby sledoval jak situaci v protisměru, tak i ve směru své jízdy, takže jeho pozornost mezi těmito oběma směry „přeskakuje“.

39. *V již výše zmíněném rozsudku ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018-29, pak Nejvyšší správní soud i s odkazem na žalobkyní citovaný nálezný Ústavního soudu a výše citovanou judikaturu Nejvyššího správního soudu akcentoval „mimořádný význam konkrétních skutkových okolností, zejména časového průběhu nehody, či přesněji časového úseku, během něhož se řidič (obviněný z přestupku) rozhoduje a zjišťuje, zda může provést odbočovací (či v projednávaném případě předjížděcí) manévr. Skutkové odlišnosti, odůvodňující aplikaci či naopak odlišení se od daných judikatorních závěrů, tedy mohou být velice malé a – z hlediska časového – mohou být až v hodnotách jednotek sekund. Podstatné s ohledem na výše citované judikaturní závěry je, že i když řidič vozidla při předjíždění splní svoje povinnosti, musí se přesto před zahájením vybočení vlevo přesvědčit, zda jej někdo (byť protiprávně) nepředjíždí. Rozhodující přitom je, zda takový řidič mohl v konkrétním případě pohledem do zpětného zrcátka zjistit, že jej již předjíždí jiné vozidlo. Rozhodnou otázkou je tak posouzení reakční doby řidiče.“*
40. *Lze tak shrnout, že v obdobných případech jako v projednávané věci je povinností řidiče náležitě se při odbočování přesvědčit, zda není předjížděn jiným vozidlem, i když dal znamení o změně směru jízdy. Je však nutné zabývat se vždy konkrétní situací a nedovozovat odpovědnost řidiče za porušení ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích mechanicky. Posoudit je nutné, zda bylo vůbec myslitelné, aby vlevo odbočující řidič předjížděcí vozidlo spatřil. Ani časové hledisko přitom nelze vnímat bez kontextu, který tvoří konkrétní dopravní situace, v níž k odbočovacímu manévru dochází (body 15 a 17 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2021, č. j. 9 As 120/2021-24).*
41. *V projednávané věci tudíž není dostačující pouhé konstatování, že s odbočováním žalobkyně počala až po zahájení jízdního úkonu (předjíždění) panem J. Š. Je totiž třeba posoudit další konkrétní okolnosti situace. V potaz je tak nutné vzít především časové hledisko nehody (tedy časový úsek, během něhož řidič zjišťuje, zda může provést odbočovací manévr) a vyhodnotit právě to, zda měla žalobkyně dostatečný časový prostor, aby mohla předjížděcí vozidlo spatřit. Nelze se však omezit pouze na zvážení reakčního času žalobkyně v abstraktní rovině, ale hodnotit je v tomto ohledu třeba i další faktory, které mohly být relevantní pro situaci v provozu a pozornost a reakční čas žalobkyně při odbočovacím manévru (viz bod 27 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2021, č. j. 9 As 120/2021-24). Takovými okolnostmi je třeba*

rozumět např. způsob jízdy dalších účastníků silničního provozu (v projednávané věci se jedná zejména o způsob jízdy pana J. Š., kterým se zabýval i znalecký posudek včetně možnosti, že se nacházel v tzv. mrtvém úhlu žalobkyně), hustotu provozu, přehlednost situace, klimatické podmínky apod. Až na základě těchto úvah je možné učinit závěr, zda došlo k porušení povinnosti řidiče ve smyslu věty za středníkem ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Své úvahy v tomto ohledu jsou pak správní orgány povinny náležitě vyjádřit v odůvodnění svých rozhodnutí.

42. S ohledem na vše výše uvedené tedy zdejší soud uzavírá, že skutečně bylo povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda při odbočování vlevo není předjížděna jiným vozidlem, i pokud dávala znamení o změně směru jízdy. Nemohla totiž bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu budou dodržovat své povinnosti [v tomto případě zejména povinnost podle ustanovení § 17 odst. 5 písm. e) zákona o provozu na pozemních komunikacích]. Vzhledem k výše citované judikatuře Nejvyššího správního soudu nicméně bylo třeba, aby se správní orgány s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem věci zabývaly nad rámec uvedené úvahy i tím, zda žalobkyně měla vůbec možnost předjíždění jejího vozidla zaznamenat. To vůbec neučinily, ačkoliv žalobkyně na relevantní judikaturu Ústavního soudu v podaném odvolání sama upozornila s tím, že dopravní nehodu s ohledem na ni nezavinila. Její odpovědnost za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích (ve spojení s ustanovením § 21 odst. 1 téhož zákona) tak dovodily zcela mechanicky. Jejich závěry jsou proto v tomto směru nepřezkoumatelné. K tomu zdejší soud pro úplnost podotýká, že takové posouzení nemohl učinit sám, když není oprávněn doplňovat či nahrazovat odůvodnění správního rozhodnutí, neboť jeho rozhodování je založeno na kasačním principu (k tomu srov. např. bod 14 usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 12. 2021, č. j. 7 Azs 215/2021-26, a tam citovaná judikatura).
43. Již pouze na okraj je na místě dodat, že jako důkaz nebyla provedena doložená komunikace žalobkyně s pojišťovnou, když skutečnosti, které z ní měly vyplývat ohledně zvýšení pojistného placeného žalobkyní, nebyly pro řešení projednávané věci nijak relevantní.

VII. Závěr a náklady řízení

44. Z výše uvedených důvodů tak zdejší soud podle ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. zčásti zrušil napadené rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů, a to v části napadené žalobkyní. Učinil tak vzhledem k dělitelnosti výroku napadeného rozhodnutí (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2019, č. j. 2 Ads 30/2018-39), přičemž výrok o vině za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích není v projednávané věci výrokem závislým na ostatních výrocích a může tak stát samostatně (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2021, č. j. 7 As 339/2019-28). Nadto zrušil i část výroku napadeného rozhodnutí, jímž bylo zamítnuto odvolání a potvrzeno prvostupňové rozhodnutí v části, kterou byla žalobkyni uložena za přestupky sankce a povinnost uhradit náhradu nákladů řízení. Výrok o sankci a další výroky, které mají ve výroku o vině svůj podklad, je totiž nutné zrušit vždy, když je zrušen (být i jen zčásti) výrok o vině (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 7. 2008, č. j. 7 As 4/2008-85). Věc rovněž vrátil dle ustanovení § 78 odst. 4 s. ř. s. žalovanému k dalšímu řízení. Zdejší soud zároveň neshledal důvody pro postup podle

ustanovení § 78 odst. 3 s. ř. s. a prvostupňové rozhodnutí nezrušil zejména s ohledem na to, že se jedná o toliko výjimečný postup a vytýkané vady může zřejmě napravit i žalovaný v rámci odvolacího řízení. Učinit nemohl zdejší soud ani výrok nařizující žalovanému uhradit žalobkyni zaplacenou částku 6 000 Kč, když zákon mu učinění takového výroku nedovoluje.

45. V dalším řízení bude žalovaný vázán právními názory zdejšího soudu vyjádřenými v tomto rozsudku (viz ustanovení § 78 odst. 5 s. ř. s.). S přihlédnutím k závěrům citované judikatury se bude muset nad rámec svých úvah náležitě zabývat především tím, zda měla žalobkyně vůbec možnost, aby při odbočování vlevo vůbec zpozorovala vozidlo, které ji předjíždělo. Za tímto účelem přihlédně ke všem okolnostem daného případu a případně doplní dokazování. Své závěry pak náležitě odůvodní. Vzhledem k částečnému zrušení napadeného rozhodnutí bude žalovaný v dalším řízení po vrácení věci vést společné řízení o vině za přestupek spočívající v porušení ustanovení § 21 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích a o sankci za oba společně projednávané přestupky (viz body 15 a 16 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 2. 2021, č. j. 7 As 339/2019-28).
46. O náhradě nákladů řízení rozhodl zdejší soud v souladu s ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobkyně měla ve věci plný úspěch, a má proto právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložila proti žalovanému, jenž ve věci úspěch neměl. Náklady řízení žalobkyně tvoří zaplacený soudní poplatek ve výši 3 000 Kč. Další náklady řízení žalobkyni nevznikly a ani je neuplatňovala.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty. Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s., a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

V Praze, dne 29. července 2024

JUDr. Tomáš Švec, Ph.D., v. r.
samosoudce

