



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl samosoudkyní JUDr. Lenkou Loudovou ve věci

žalobce: **R. P.**, narozený X  
bytem X  
zastoupený advokátem Mgr. Tomášem Maxou  
sídlem Petráská 1136/12, 110 00 Praha 1

proti  
žalovanému: **Ministerstvo dopravy**  
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 3. 2024, č. j. MD-6940/2024-160/3

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se žalobou domáhal zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy (dále jen „žalovaný“) ze dne 11. 3. 2024, č. j. MD-6940/2024-160/3 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve

Shodu s prvopisem potvrzuje J. S.

znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravněsprávních činností, ze dne 2. 8. 2023 č. j. MHMP 1620906/2023/Zac (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).

2. Prvostupňovým rozhodnutím Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravněsprávních činností (dále jen „správní orgán I. stupně“), uznal žalobce vinným z přestupku podle § 4 písm. a), § 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a byla mu uložena pokuta ve výši 1 500 Kč podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 5 písm. g) téhož zákona a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

## II. Žalobní body

3. Žalobce namítal, že předmětného přestupku se měl dopustit způsobením dopravní nehody, k níž došlo dne 22. 9. 2022 okolo 17:55 hodin na křižovatce ulic Modřanská a Podolská v Praze. S tímto závěrem však žalobce nesouhlasí.
4. Vzhledem k tomu, že dopravní nehoda je zachycena na videozáznamu, je skutkový stav zcela jasný. Žalobce jel na jízdním kole po cyklostezce vedoucí po levé straně ulice Modřanská ve směru do centra. Měl v plánu přejet na cyklostezku vedoucí po pravé straně ulice Modřanská, proto potřeboval překonat jízdní pruh této ulice vedoucí z centra a tramvajový pás. K tomu hodlal využít křižovatku s ulicí Podolská, kde bylo možné přejet tramvajový pás. Vzhledem k tomu, že do vjezdu do prodejny Krabcycles, která se nachází přímo v křižovatce, vjížděl skútr, rozhodl se žalobce sjet z cyklostezky již zhruba 15-20 metrů před křižovatkou. Avšak do samotného jízdního pruhu (ve směru z centra) najel až na úrovni křižovatky, a to v situaci, kdy proti němu žádné vozidlo nejelo. Do jízdního pruhu směrem z centra vjížděl již v prostoru křižovatky. Díky tomuto způsobu najetí mohl navíc křižovatku projet rychleji, než kdyby do ní vjížděl z prostoru vjezdu do prodejny Krabcycles. V takovém případě by se do poměrně rozlehlé křižovatky rozjížděl z téměř nulové rychlosti a její průjezd by byl výrazně delší.
5. V čase 16:52:32 videozáznamu vjíždí žalobce do prostoru křížení s tramvajovou tratí, teprve v tomto okamžiku se začíná rozjíždět vozidlo Dacia Dokker, jehož řidič si žalobce vůbec nevšiml. Ačkoliv se žalobce již nacházel v prostoru křižovatky a přímo před vozidlem Dacia, jeho řidič zřetelně akceleroval a v 16:52:34 narazil do žalobce.
6. Žalobce nesouhlasí s tím, že by byl výlučným viníkem dopravní nehody. Ze samotného videozáznamu je zřejmé, že řidič vůbec nesledoval situaci před svým vozidlem a svou pozornost zaměřil pouze na jízdní pruh směrem z centra. Když měl za to, že z toho směru nikdo nejede, začal se poměrně prudce rozjíždět, ačkoliv se v této době nacházel žalobce přímo před jeho vozidlem. Povinností řidiče bylo v souladu § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu sledovat situaci v provozu. Tím spíše za situace, kdy výjezd vozidla z prostoru prodejny Krabcycles není nic neobvyklého. Pokud by od této prodejny vjížděl do křižovatky cyklista, který hodlal pokračovat rovně, musel by mu dát řidič přednost. Proto bylo jeho povinností řádně sledovat nejen situaci vpravo od vozidla, ale v celé křižovatce.

7. Ze snímků je zřejmé, že řidič měl možnost spatřit žalobce, pokud by řádně sledoval situaci v provozu, na žalobce však začal reagovat až po střetu, což výslovně potvrdil při své svědecké výpovědi. Při reakční době řidiče zhruba 1 vteřina je zřejmé, že bylo v jeho možnostech nejen spatřit žalobce (který byl viditelný i dávno předtím), ale i zareagovat na jeho pohyb. Dost možná by stačilo pouze to, aby řidič přestal akcelarovat, a oba by se vzájemně minuli. Rozhodně nemůže obstát závěr žalovaného, že řidič nemusí reagovat na jiného účastníka silničního provozu jen proto, že se má jednat o nestandardní situaci. Přitom kdyby žalobce hodlal křižovatku přejet rovně, nepochybně by i v takovém případě došlo ke střetu a nikdo by nepochyboval o vině řidiče dodávky. Řidič má povinnost sledovat silniční provoz po celou dobu řízení, bez jakýchkoliv výjimek. Řidič tedy porušil § 5 odst. 1 písm. b) zákon o silničním provozu, čímž se přinejmenším zčásti podílel na vzniku dopravní nehody. I kdyby bylo možné na straně žalobce dovozovat část viny za způsobení dopravní nehody, je povinností správního orgánu uvést ve skutkové větě spoluzavinění druhého účastníka nehody. Výrok o vině má totiž dopad i na rozsah náhrady škody.
8. Na základě § 12 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jsou součástí pozemní komunikace i chodníky. A jestliže je komunikace vedena jako hlavní, pak se na hlavní komunikaci pohybují i cyklisté na cyklostezce vedené po chodníku, která je její součástí. Jestliže tedy měl řidič povinnost dát přednost v jízdě, neomezovala se tato povinnost pouze na motorová vozidla, ale i na cyklisty pohybující se po cyklostezce, resp. na cyklisty, kteří z cyklostezky sjíždějí.
9. Pro úplnost je namístě dodat, že právní předpisy neupravují způsob, jakým se má dostat cyklista z cyklostezky vedené na chodníku po levé straně komunikace do cyklistického jízdního pruhu na pravé straně vozovky. Je zřejmé, že v této souvislosti bude muset překonat protisměrný jízdní pruh, a proto není namístě jeho jednání kvalifikovat jako porušení § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu. Nadto do protisměrného jízdního pruhu najel žalobce až v oblasti křižovatky. Z výše uvedených důvodů proto žalovaný dospěl k nesprávnému závěru, že výlučným viníkem dopravní nehody byl žalobce.

### III. Vyjádření žalovaného

10. Žalobce namítal shodně jako v odvolání svůj výklad průběhu situace a příčin vzniku dopravní nehody. Žalovaný k tomuto uvedl, že z kamerového záznamu jednoznačně vyplývá, že žalobce vyjel před vodorovnou dopravní značkou č. V 13 (šikmé vodorovné čáry – pozn. soudu) ze stezky pro chodce a cyklisty do protisměrných jízdních pruhů pozemní komunikace ulice Modřanská, jimiž zde byl veden provoz vozidel z centra, a tyto dva jízdní pruhy jízdou v protisměru a směrem šikmo vpřed a doprava přejel a pokračoval dál do úseku tramvajového pásu neodděleného od vozovky. Tímto jednáním jednoznačně porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu a zároveň vytvořil pro ostatní účastníky silničního provozu neočekávatelnou a pravidlům silničního provozu zcela odporující nebezpečnou situaci, čímž porušil i ustanovení § 4 písm. a) téhož zákona.
11. Ze zdokumentovaného způsobu jízdy žalobce plyne porušení uvedených zákonných ustanovení i v případě, pokud by následně nedošlo k dopravní nehodě a žalobce by takto místem bez dalšího projel, např. proto, že se zde shodou okolností nenacházelo jiné

vozidlo. Následný vznik dopravní nehody nebyl podmínkou pro naplnění formálních i materiálních znaků přestupků kladených žalobci za vinu.

12. Správným způsobem řešení dopravní situace v místě ze strany žalobce, s cílem pokračovat v jízdě do centra po pozemní komunikaci vedené podél protější druhé (pravé) strany tramvajového pásu, bylo pokračovat v jízdě po vyhrazené stezce do místa výjezdu z areálu prodejny Krabcycles a odtud z prostoru tohoto výjezdu započít nejprve kolmé přejetí pozemní komunikace přes jízdní pruhy pro směr jízdy z centra v křižovatce proti ulici Podolská, dát přednost v jízdě případným vozidlům přijíždějícím zleva z centra a po vjetí na tramvajový pás vozidlům přijíždějícím zprava ve směru do centra a pak provést vlastní odbočení vlevo za tramvajovým pásem na cílovou komunikaci ve směru jízdy do centra. Při přejíždění kolmo přes tramvajový pás v křižovatce po pravé straně úseku tramvajového pásu upraveného pro přejezd osobními vozidly by se pak žalobce s protijedoucím vozidlem Dacia (projíždějícím křižovatkou přes tramvajový pás z ulice Podolská a držícím se z jeho úhlu pohledu v daném úseku křižovatky rovněž vpravo) na tramvajovém pásu míjel vpravo v paralelním nekolizním kurzu a nenajížděl by do jeho jízdní dráhy, resp. před něj (z pohledu řidiče vozidla Dacie), zcela neočekávaně z protisměru a zleva, odkud žádné vozidlo po této pozemní komunikaci v souladu s dopravními předpisy přijet nesmělo.
13. Namísto toho žalobce po přijetí k tramvajovému pásu z protisměru i na tramvajovém pásu pokračoval v nerespektování ustanovení § 11 odst. 1 citovaného zákona, když namísto minuty se s protijedoucím vozidlem Dacia vpravo vjel z pravé strany do levé protisměrné části tramvajového pásu určené k jeho přejíždění, před vozidlo Dacia, které se zde na „své“ pravé straně nacházelo. Rovněž takto pokračující žalobcův manévr byl pro řidiče vozidla Dacia zcela neočekávatelný, neboť žalobce mu náhle zkrížil jízdní dráhu, namísto toho, aby jej správně minul vpravo, přičemž řidič vozidla Dacia jel správně po pravé straně křížení pozemní komunikace s tramvajovým pásem a nadto byl s ohledem na dopravní situaci nucen již věnovat maximální pozornost vozidlům přijíždějícím z jeho pohledu zprava z centra.
14. Z kamerového záznamu je dále patrné, že žalobce jel stále přímo a stejnou rychlostí po zvolené trajektorii před vozidlo Dacia, které se zde zjevně pohybovalo podstatně nižší rychlostí, a na vzniklou situaci nereagoval změnou směru jízdy ani brzděním, kdy posléze narazil do pravé přední část vozidla Dacia, a to v právě důsledku toho, že při přejíždění přes tramvajový pás se nedržel po pravé straně úseku určeného pro přejetí pásu. Tímto žalobce pokračoval v jednání spočívajícím v nerespektování ustanovení § 4 písm. a) a § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, které posléze vedlo k následku v podobě střetu s vozidlem Dacia.
15. Žalobcovu výkladu o tom, že v dané dopravní situaci bylo správné, resp. v souladu s právní úpravou, počínat si při vjezdu do křižovatky tak, jak to dle kamerového záznamu učinil, žalovaný nepřisvědčil, včetně toho, že by žalobce byl v dané dopravní situaci při svém protiprávním počínání a nesmyslném křížení jízdní dráhy vozidla Dacia (které se zjevně snažil objet vlevo, nikoliv vpravo) v pozici, ve které by mu měl řidič Dacie dávat přednost v jízdě.
16. Stran úvah o hypotetickém, ale neprokázaném porušení některého z ustanovení silničního zákona řidičem vozidla Dacia, žalovaný přisvědčil vyhodnocení průběhu dopravní situace správním orgánem I. stupně, že se pro jmenovaného jednalo o zcela

Shodu s prvopisem potvrzuje J. S.

neočekávanou situaci, v níž navíc musel sledovat provoz vozidel při vjíždění na pozemní komunikaci v ulici Modřanská zleva (směrem do centra), dále oboustranný provoz tramvají na tramvajovém pásu (zleva a vzápětí zprava) a následně provoz vozidel z centra (opět zprava), kdy ve všech těchto fázích průjezdu křižovatkou vozidlům takto přijíždějícím v souladu s příslušnými ustanoveními silničního zákona byl povinen dávat přednost. Naposledy tedy musel bezprostředně kontrolovat provoz tramvají a vozidel přijíždějících zprava, tedy z opačného směru, než z jakého vjel do jeho jízdní dráhy v rozporu s příslušnou zákonnou úpravou žalobce. Průběh události nenásvědčuje tomu, že by ke kolizní situaci došlo např. v důsledku nedodržení povinností uložených řidiči vozidla Dacia v ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, jak se snaží předejít žalobce. Z uvedených důvodů proto žalovaný přisvědčil v původním řízení i usnesení ze dne 2. 8. 2023, č. j. MHMP1620786/2023/Zac, kterým po shlednutí kamerového záznamu správního orgánu I. stupně věc podezření z tohoto porušení zákona odložil.

#### IV. Obsah správního spisu

17. Ze spisového materiálu vyplývá, že dne 22. 9. 2022 v době kolem 17.55 hod. žalobce řídil vlastní jízdní kolo tovární značky X, v Praze 4, po stezce pro chodce a cyklisty v ulici Modřanská na straně, kde se nachází čerpací stanice MOL, ve směru jízdy Podolské nábřeží, přičemž v prostoru vjezdu na čerpací stanici MOL započal přejíždět směrem vpravo do protisměrné části pozemní komunikace v ulici Modřanská, tvořené dvěma jízdními pruhy určenými pro směr jízdy z centra města, pokračoval v jízdě v protisměru přes oba jízdní pruhy šikmo vpravo k místu, kde byl z důvodu zde se nacházející křižovatky (s ulicí Podolská) veden tramvajový pás v úrovni vozovky (neoddělený zde od vozovky), a v prostoru tramvajového pásu následně došlo ke střetu pravé přední části jím řízeného jízdního kola a pravé přední části zde přes tramvajový pás přejíždějícího vozidla tovární značky Dacia (vlastník X, s.r.o.), řízeného panem F. K., který zde odbočoval vlevo do ulice Modřanská, do směru jízdy z centra. Uvedeným jednáním žalobce porušil ustanovení § 4 písm. a) a § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, čímž se dopustil přestupků podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona. V důsledku střetu obou vozidel došlo ke škodě na obou vozidlech a k pádu žalobce na vozovku a jeho zranění, v důsledku čehož byl převezen vozidlem rychlé záchranné služby do Vinohradské nemocnice, odkud byl po vyšetření a ošetření propuštěn bez nutnosti hospitalizace.
18. Alkohol nebyl u žádného z řidičů účastných na dopravní nehodě zjištěn, technická závada na vozidlech nebyla uplatněna, ani zjištěna.
19. Dne 2. 1. 2023 vydal správní orgán I. stupně příkaz, kterým uznal žalobce vinným z přestupků a uložil mu pokutu ve výši 1 500 Kč, dne 24. 1. 2023 byl podán odpor.
20. Správní orgán I. stupně nařídil ústní jednání na den 18. 4. 2023 a 7. 6. 2023, řidič vozidla Dacia byl vyslechnut jako svědek.
21. Dne 2. 8. 2023 vydal správní orgán I. stupně usnesení č. j. MHMP 1620786/2023/Zac, kterým odložil podle ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, věc přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu podezřelého řidiče

- vozidla Dacia, kterého se měl dopustit porušením ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) téhož zákona, neboť došlé oznámení neodůvodňovalo zahájení řízení o přestupku.
22. Správní orgán I. stupně následně dne 2. 8. 2023 vyhotovil prvostupňové rozhodnutí č. j. MHMP 1620906/2023/Zac, kterým žalobce uznal vinným z výše uvedených přestupků.
23. V odvolání bylo namítáno, že do jízdního pruhu směrem z centra najížděl odvolatel až v prostoru křižovatky; díky tomu mohl křižovátku projet rychleji, než kdyby do ní vjížděl z prostoru vjezdu do prodejny Krabcycles, odkud by se rozjížděl z téměř nulové rychlosti a průjezd by byl delší, proto je nesprávný závěr správního orgánu I. stupně, že porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu tím, že se pohyboval v protisměrném jízdním pruhu. Toto jednání není v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, k níž by došlo, i kdyby do protisměrného jízdního pruhu vjel přes dopravní značku č. V 13. V době, kdy odvolatel najel do prostoru křížení s tramvajovou tratí, se teprve začíná rozjíždět vozidlo Dacia Dokker. Pokud by jeho řidič řádně sledoval situaci, jak mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, musel by žalobce spatřit a bylo v jeho možnostech zareagovat na jeho pohyb. Hlavní příčinou dopravní nehody tak bylo nesledování dopravní situace řidičem Dacie. Cyklista prakticky přijel do místa po hlavní silnici, a řidič vozidla měl tedy povinnost dát mu přednost v jízdě. Jestliže správní orgán I. stupně došel k závěru, že výlučným viníkem dopravní nehody byl žalobce, je jeho závěr nesprávný.
24. Žalovaný v napadeném rozhodnutí shrnul, že při rozhodování bylo vycházeno z těchto podkladů: oznámení přestupku Policie ČR, obsahující mj. protokol o nehodě v silničním provozu s fotodokumentací poškození vozidel účastných na dopravní nehodě, protokoly z ústních jednání, kamerový záznam zachycující průběh dopravní nehody pořízený veřejným kamerovým systémem. K odvolacím námitkám uvedl, že přisvědčuje závěrům správního orgánu I. stupně, opírajícím se o soubor navzájem se podporujících výše uvedených důkazů, na základě nichž bylo možné učinit opodstatněné závěry o průběhu dopravní nehody a porušení pravidel silničního provozu žalobcem, které bylo příčinou této dopravní nehody.
25. Z kamerového záznamu vyplývá, že žalobce vyjel před vodorovnou dopravní značkou č. V 13 ze stezky pro chodce a cyklisty do protisměrných jízdních pruhů pozemní komunikace Modřanská, jimiž zde byl veden provoz vozidel z centra, a tyto dva jízdní pruhu jízdou v protisměru a směrem šikmo vpřed a doprava přešel a pokračoval dál do úseku tramvajového pásu neodděleného od vozovky. Tímto jednáním jednoznačně porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu a zároveň vytvořil pro ostatní účastníky silničního provozu neočekávatelnou a pravidlům silničního provozu zcela odporující nebezpečnou situaci, čímž porušil i ustanovení § 4 písm. a) téhož zákona. Žalovaný zdůraznil, že z dokumentace jízdy odvolatele plyne porušení uvedených zákonných ustanovení i v případě, pokud by následně nedošlo k dopravní nehodě, a žalobce by takto místem bez dalšího projel. Následný vznik dopravní nehody nebyl podmínkou pro naplnění formálních i materiálních znaků přestupků kladených za vinu žalobci.
26. Správným způsobem zohlednění dopravní situace v místě s cílem pokračovat v jízdě do centra po pozemní komunikaci pro provoz všech vozidel vedené podél druhé (pravé) strany tramvajového pásu by bylo pokračování v jízdě po vyhrazené stezce a přejetí pozemní komunikace v místě křižovatky právě z prostoru výjezdu z areálu prodejny

Krabcycles s dáním přednosti případným vozidlům přijíždějícím zleva z centra a po vjetí na tramvajový pás vozidlům přijíždějícím zprava ve směru do centra před vlastním odbočením vlevo na cílovou komunikaci ve směru jízdy do centra. S protijedoucím vozidlem projíždějícím přes tramvajový pás z ulice Podolská by se pak na pásu míjel vpravo v paralelním nekolizním kurzu a nenajížděl by na něj (z pohledu řidiče takového vozidla) zcela neočekávaně zleva z protisměru, odkud žádné vozidlo v souladu s dopravními předpisy přijet nesmělo. Namísto toho žalobce i na tramvajovém pásu porušoval § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu a vjel z pravé strany do levé protisměrné části tramvajového pásu, kde se nacházelo správně na „své“ pravé straně vozidlo Dacia. Výkladu o tom, že v dané dopravní situaci bylo správné řešení žalobce žalovaný nepřisvědčil, včetně toho, že by žalobce byl v dané dopravní situaci účastníkem silničního provozu v pozici, ve které by mu měl řidič Dacie dávat přednost v jízdě. Po vjetí na tramvajový pás žalobce pokračoval ve stejném směru jízdy (po stejné trajektorii) stále šikmo vpřed přes tramvajový pás, kde narazil do tohoto úseku rovněž (z ulice Podolská) najíždějícího vozidla Dacia, které se zde pohybovalo zjevně podstatně nižší rychlostí. Z kamerového záznamu je dále patrné, že žalobce jel stále přímo a stejnou rychlostí a na vzniklou situaci nereagoval změnou směru jízdy ani brzděním, kdy prakticky tečoval pravou přední část uvedeného vozidla v důsledku toho, že při přejetí přes tramvajový pás se nedržel po pravé straně úseku určeného pro přejetí, kdy měl následně po přejetí pásu odbočit na pozemní komunikaci vlevo bez vzniku kolizní situace, místo toho však přejížděl tramvajový pás šikmo zprava doleva do poloviny určené k přejetí pásu protijedoucími vozidly, čímž pokračoval v jednání spočívajícím v nerespektování ustanovení § 4 písm. a) a § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu, což posléze vedlo ke střetu s vozidlem Dacia.

27. Stran úvah o hypotetickém, ale neprokázaném porušení některého z ustanovení zákona o silničním provozu řidičem vozidla Dacia žalovaný přisvědčil úvahám správního orgánu I. stupně, že se pro řidiče vozidla Dacia jednalo o zcela neočekávanou situaci, v níž navíc musel sledovat provoz vozidel při vjíždění na pozemní komunikaci v ulici Modřanská zleva (směrem do centra), dále oboustranný provoz tramvají na tramvajovém pásu (zleva a vzápětí zprava) a následně provoz vozidel z centra (opět zprava), kdy ve všech těchto fázích průjezdu křižovatkou vozidlům takto přijíždějícím v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o silničním provozu byl povinen dávat přednost. Naposledy tedy musel bezprostředně kontrolovat provoz tramvají a vozidel přijíždějících zprava, tedy z opačného směru, než z jakého vjel do jeho jízdní dráhy v rozporu s příslušnou zákonnou úpravou žalobce.
28. Dále žalovaný odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 4. 2020, č. j. 3 As 102/2018-29, z něž plyne, že (případně) nezákonné jednání jednoho neruší nezákonné jednání jiného (nejedná-li se o okolnost vylučující protiprávnost, což není případ posuzované věci) a nezabývá ho jeho vlastní povinnosti uložené zákonem. Tedy ani teoretické porušení některé zákonné povinnosti jiným řidičem nevyvolává další účastníky dopravní nehody ve vztahu k jejich vlastnímu nedodržení některé z povinností uložených jim zákonem o silničním provozu. Dále Nejvyšší správní soud v tomto rozsudku připomíná na nyní posuzovanou situaci rovněž přílehlavou aplikaci „principu omezené důvěry v dopravě“ a odkazuje na závěry v nálezů Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15, v němž Ústavní soud uvedl, že *„[j]de-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, k níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je nutné zohlednit jednak to, zda se řidič svým jednáním dopustil porušení konkrétních právních*

*předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, jakož i to, zda měl možnost a schopnost předvídat, že k nehodě dojde. V takovém případě se uplatní tzv. princip omezené důvěry v dopravě, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČSR sp. zn. 3 Tz 20/81)“.*

## V. Hodnocení věci Městským soudem v Praze

29. Městský soud v Praze o věci samé rozhodl bez jednání dle § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), jelikož žalovaný s tímto postupem souhlasil a žalobce se ve stanovené lhůtě k výzvě soudu nevyjádřil. Soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí v rozsahu žalobcem uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.), a vycházel při tom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Po zhodnocení uvedených skutečností dospěl soud k závěru, že žaloba není důvodná.
30. Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu *při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace,<sup>1)</sup> povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.*
31. Podle § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu *na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.*
32. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu *fyzická osoba se 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.*
33. Podle § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu, ve znění do 31. 12. 2023, *za přestupek se uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).*
34. Mezi stranami není sporný pohyb obou účastníků před dopravní nehodou, žalobce sporoval, že se tímto jednáním dopustil přestupku, měl naopak za to, že nehodu zavinil či spoluzavinil řidič vozidla Dacia porušením § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, podle kterého je řidič je kromě povinností uvedených v § 4 téhož zákona dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdy na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
35. Princip omezené důvěry byl vyložen v nálezu Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15, kde Ústavní soud uvedl, že jde-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, k níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je nutné zohlednit jednak to, zda se řidič svým jednáním dopustil porušení konkrétních právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, jakož i to, zda měl možnost a schopnost předvídat, že k nehodě dojde. V takovém případě se uplatní tzv. princip omezené důvěry v dopravě, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních

komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 3 Tz 20/81).

36. Obecně tedy může řidič motorového vozidla spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky silničního provozu tehdy, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Výjimkou z této zásady jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může řidič jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude (viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011).
37. V rozsudku ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019-30, Nejvyšší správní soud uvedl: „*Ve vztahu ke každému účastníku dopravní nehody je tedy třeba posoudit, zda jednal protiprávně a zda jeho jednání je v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody. To znamená, že i řidič jedoucí v souladu s právními předpisy je podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu, byť zapříčiněnou protiprávním jednáním jiného řidiče. Nedostojí-li této povinnosti, tj. nepřizpůsobí-li jízdu vzniklé dopravní situaci, aby zabránil dopravní nehodě, dopouští se rovněž přestupku spočívajícího v porušení § 4 písm. a) citovaného zákona.*”
38. Předně je třeba zdůraznit, že žalobci je dle výroku kladeno za vinu, že započal přejíždět směrem vpravo do protisměrné části pozemní komunikace v ulici Modřanská, tvořené dvěma jízdními pruhy určenými pro směr jízdy z centra města, pokračoval v jízdě v protisměru přes oba jízdní pruhy šikmo vpravo k místu, kde byl z důvodu zde se nacházející křižovatky (s ulicí Podolská) veden tramvajový pás v úrovni vozovky (neoddělený zde od vozovky), a v prostoru tramvajového pásu následně došlo ke střetu pravé přední části jím řízeného jízdního kola a pravé přední části zde přes tramvajový pás přejíždějícího vozidla tovární značky Dacia, řízeného panem F. K., který zde odbočoval vlevo do ulice Modřanská, do směru jízdy z centra. V důsledku střetu obou vozidel došlo ke škodě na obou vozidlech a k pádu žalobce na vozovku a jeho zranění.
39. Žalobce je za popsané jednání zodpovědný bez ohledu na případné spáchání přestupku řidičem vozidla Dacia, odpovědnost obou účastníků nehody se posuzuje individuálně. Lze přisvědčit žalovanému, že žalobce vyjel před vodorovnou dopravní značkou č. V 13 ze stezky pro chodce a cyklisty do protisměrných jízdních pruhů pozemní komunikace Modřanská, jimiž zde byl veden provoz vozidel z centra, tyto dva jízdní pruhy jízdou v protisměru a směrem šikmo vpřed a doprava přejel a pokračoval dál do úseku tramvajového pásu neodděleného od vozovky, čímž porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu a zároveň vytvořil pro ostatní účastníky silničního provozu neočekávatelnou a pravidlům silničního provozu zcela odporující nebezpečnou situaci, čímž porušil i ustanovení § 4 písm. a) téhož zákona. Pro naplnění těchto skutkových podstat nebyl následek v podobě nehody podmínkou.
40. Otázka podílu na vzniklé nehodě pak může být podstatná z hlediska posuzování výše sankce, v projednávaném případě však správní orgán uložil nejnižší možnou pokutu, ani

z tohoto pohledu tedy dle názoru soudu by případně jiné posouzení jednání řidiče vozidla Dacia nevedlo k jinému výsledku.

41. Řidič vozidla Dacia byl původně podezřelý z porušení ust. § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu. Usnesením ze dne 2. 8. 2023, č. j. MHMP1620786/2023/Zac, správní orgán I. stupně věc podezření řidiče vozidla Dacia z porušení zákona odložil, neboť to byl právě žalobce, kdo svým protiprávním jednáním vyvolal kolizní situaci v prostoru křížení křižovatky a tramvajového pásu, k jízdě využil protisměrnou část vozovky, při řízení se nechoval ohleduplně a ukázněně, a způsobil tak dopravní nehodu, při které došlo ke škodě na vozidlech. Soud v tomto řízení nepřezkoumává správnost usnesení o odložení podezření z porušení zákona řidičem vozidla Dacia, nicméně nad rámec základního posouzení lze konstatovat, že nic nenasvědčuje nesprávnosti závěrů správních orgánů ohledně posouzení této otázky. Řidič vozidla Dacia projížděl složitou a rušnou křižovatkou, bylo z jeho strany logické v okamžiku bezprostředně před střetem s žalobcem věnovat zvýšenou pozornost směru, odkud mohl očekávat příjezd vozidel z centra ve dvou jízdních pruzích plus v pásmu tramvajovém, žalobce se svým nesprávným průjezdem křižovatky ocitl na místě, kde jej řidič vozidla Dacia nemohl rozumně předpokládat. Soud nezpochybňuje, že účastníci provozu jsou povinni sledovat situaci v provozu, avšak možnosti zaměření lidské pozornosti nejsou neomezené, řidič vozidla Dacia vjížděl do křižovatky správným způsobem, nízkou rychlostí a pozornost směřoval primárně do míst, kde oprávněně očekával příjezd vozidel a tramvaj, zároveň neměl žádné indicie, že další z účastníků silničního provozu nebude dodržovat předpisy o silničním provozu a relativně vysokou rychlostí do vozidla narazí ze směru, odkud by vůbec neměl přijet.
42. Pokud žalobce namítal, že řidič vozidla Dacia nezačal brzdit, pak z kamerového záznamu je zjevné, že ani žalobce neměl do střetu o vozidlo Dacia tušení, neboť místo správného projetí křižovatkou tak, jak popsal žalovaný v napadeném rozhodnutí, projel nestandardně ulicí Modřanskou do protisměru a musel svou pozornost krátce po sobě zaměřit na vozidla jedoucí ze strany z centra (ve dvou pruzích plus tramvajovém pásmu), následně pak směrem do centra (též ve dvou pruzích plus tramvajovém pásmu) a nevyšiml si již vozidla, které přijíždělo z ulice Podolská a prakticky bez brzdění do vozidla Dacia narazil. Při správném průjezdu křižovatkou oběma účastníky by se v prostoru tramvajových pásů jejich dráhy vůbec nekřížily. Žalovaný též správně poukázal na pomalé najetí do křižovatky vozidla Dacia oproti žalobci, který jel rychle a ještě nesprávným způsobem. Ve věci není relevantní namítaný pohyb skútru směrem do prodejny Krabcycles, žalobci nic nebránilo počkat a křižovatkou projet později, jeho rozhodnutí situaci řešit jednáním popsáním ve výroku prvostupňového rozhodnutí bylo jednoznačně chybné.
43. Soud dodává, že pokud se žalobce potřeboval dostat z cyklostezky do pruhu vozovky směrem do centra, musel skutečně překonat dva jízdní pruhy pro vozidla jedoucí z centra, avšak měl tak učinit kolmo, nikoli jízdou v protisměru.
44. Soud tedy uzavírá, že žalobce se svými námitkami neuspěl, v řízení o žalobě nevyšly najevo žádné vady, k nimž je nutno přihlížet z úřední povinnosti, soud proto dle § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl jako nedůvodnou.

45. O náhradě nákladů řízení jeho účastníků soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce ve věci neměl úspěch, proto mu náhrada nákladů řízení nenáleží, a žalovanému žádné náklady řízení nad rámec úřední činnosti nevznikly.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) 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 (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, 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.

Praha 15. července 2024

**JUDr. Lenka Loudová v. r.**

samosoudkyně