



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Jaroslavou Křivánkovou ve věci

žalobce: Z. P.

zastoupený: JUDr. Luděk Lintnerem, advokátem, se sídlem Bezručova
153/9, 301 00 Plzeň,

proti

žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství,
IČO: 70890366, sídlem Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň,

v řízení o žalobě ze dne 15. 2. 2024 proti rozhodnutí žalovaného ze dne 15. 12. 2023, č. j. PK-
DSH/18182/23,

takto:

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

Odůvodnění:

I.

Napadené rozhodnutí

1. Rozhodnutím Magistrátu města Plzně, odbor správních činností, oddělení dopravních přestupků, ze dne 17. 10. 2023, č. j. MMP/443132/23 (dále jen **rozhodnutí správního orgánu I. stupně**) byl žalobce uznán vinným z porušení ustanovení § 5 odst. 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen **silniční zákon**), a z naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu ustanovení § 125c

Shodu s prvopisem potvrzuje: L. K.

odst. 1 písm. f) bod 6 téhož zákona, spáchaného formou nedbalosti vědomé, neboť dne 16. 5. 2022 v době okolo 18:15 hod. jel jako řidič vozidla tovární značky Citroen Berlingo, RZ: X., v Plzni, po vozovce pozemní komunikace ul. Na Rozhraní, ve směru jízdy od silnice č. I/27 ke křižovatce ul. Na Rozhraní – Lednová – Prosincová, na které odbočoval vlevo na vozovku Lednové ul. Při tomto manévru ohrozil chodkyni, která v prostoru předmětné křižovatky přecházela vozovku Lednové ul. zprava doleva z pohledu žalobce. Toto jednání žalobce bylo příčinou střetu pravé přední části jím řízeného vozidla se zmíněnou chodkyní. Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na zúčastněném vozidle. Uvedeným rozhodnutím byla žalobci uložena pokuta ve výši 3 000 Kč a dále mu byla uložena povinnost uhradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč.

2. Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně se žalobce bránil odvoláním, o němž bylo rozhodnuto žalobou naříkaným rozhodnutím tak, že se odvolání žalobce dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, zamítá a rozhodnutí správního orgánu I. stupně se potvrzuje.

II. Žaloba

3. První skupinou žalobních námitek vytýkal žalobce žalovanému porušení ust. § 56 správního řádu, když jeho rozhodnutí záviselo na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají a žalovaný přes uvedenou skutečnost ve věci neustanovil znalce. Dle žalobce je z odůvodnění napadeného rozhodnutí patrné, že žalovaný ve snaze potvrdit závěry správního orgánu I. stupně, jež byly v přímém rozporu se závěry provedeného znaleckého posudku pana Ing. Ž. (dále jen **posudek**), vytvořil vlastní úvahou zcela novou argumentaci týkající se výpočtu trajektorie jízdy žalobce předmětnou křižovatkou, aniž by byl oprávněn nahrazovat činnost soudního znalce vlastními úvahami. Dle žalobce poté žalovaný účelově pominul skutečnost, že trajektorie vozidla žalobce při průjezdu křižovatkou byla zásadně ovlivněna snahou žalobce o zabránění střetu s chodkyní. Druhá skupina žalobních námitek se týkala rezignace správních orgánů na prokázání subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku, tedy zavinění žalobce za spáchání předmětného skutku. Dle názoru žalobce dochází ze strany správních orgánů k záměně příčiny a následku dopravní nehody, resp. ze skutečnosti, že k dopravní nehodě vůbec došlo, automaticky dochází k závěru, že žalobce porušil svou zákonnou povinnost. Uvedený postup považoval žalobce v rozporu se zákonem. K tomu dále doplnil, že projížděl předmětnou křižovatkou řádným způsobem a přiměřenou rychlostí. Při tomto způsobu jízdy dle závěru znalce žalobce nemohl chodkyni vidět dříve nežli v okamžiku, kdy již jednáním řidiče nebylo možné střetu s chodkyní zabránit. Dle žalobce správní orgány dospěly k nelogickému závěru, dle něhož řidič, který projíždí křižovatkou přiměřenou rychlostí, mohl a měl vědět, že může ohrozit chodce, kterého ale objektivně nemohl vidět. Pokud by úvahy správních orgánů byly správné, fakticky by se takto zakládala objektivní odpovědnost každého řidiče za střetnutí s chodcem, neboť obecně při jakémkoliv středu vozidla s chodcem lze konstatovat, že při snížení rychlosti vozidla by ke střetu s chodcem nedošlo, a logikou správních orgánů lze zrovna tak obecně kdykoliv tvrdit, že každý řidič vozidla může a má vědět, že svou jízdou může ohrozit chodce. Třetí skupina námitek směřovala proti ignorování zavinění dopravní nehody chodkyní. V tomto směru odkázal žalobce na závěr soudního znalce Ing. Ž., dle něhož „*Pokud by chodkyně sledovala vozidlo, pak musela vidět, že vozidlo začíná odbočovat vlevo, kde přecházela vozovku. Pokud by následně nepokračovala v chůzi a zastavila se ve vozovce, pak mohla zabránit střetu s tímto vozidlem.*“

Znalecký posudek tedy jednoznačně stanovil, že chodkyně přijíždějící vozidlo žalobce vidět mohla, a to s takovým časovým předstihem, že měla možnost dopravní nehodě zabránit. Z uvedeného dle názoru žalobce jednoznačně vyplývá závěr, že chodkyně porušila svoji povinnost vyplývající z ust. § 54 odst. 2 silničního zákona, což bylo příčinou vzniklé dopravní nehody. V této souvislosti žalobce nesouhlasil se závěry správních orgánů týkajícími se vyvrácení zavinění dopravní nehody chodkyní provedenými důkazy (tento závěr považoval za v přímém rozporu s provedeným znaleckým posudkem a konečně i vlastní výpovědí žalobce a samotné chodkyně). Dále za nesprávnou považoval žalobce úvahu, dle níž se správní orgán nemůže v tomto řízení zabývat vinou chodkyně proto, že vůči chodkyni již nemůže být vedeno řízení o přestupku z důvodu uplynutí lhůty pro zánik odpovědnosti za přestupek. V poslední řadě nesouhlasil žalobce s aplikací odděleného posouzení zavinění dopravní nehody ze strany účastníků. Posouzení zavinění může dle názoru žalobce obstat pouze v případě ukládání jednotlivých trestů jednotlivým účastníkům nehody - tj. v tomto ohledu, nechť je každý účastník posuzován samostatně. V otázce zjišťování okolností vzniku dopravní nehody a míry zavinění žalobce však nemůže být role chodkyně správním orgánem ignorována. Závěrečná skupina námitek se týkala porušení zásady in dubio pro reo. Zejména žalobce namítal, že pokud správní orgán I. stupně uvedl, že chodkyně svým zastavením a nepokračováním v přecházení vozovky „*již tedy střetu evidentně zabránit nemohla*“, jedná se o závěr, jenž je v přímém rozporu se závěry znaleckého posudku a správní orgán se tak dle názoru žalobce při hodnocení tohoto důkazu dopustil zjevného excesu. Stejně tak správní orgán I. stupně při hodnocení zavinění chodkyně za předmětnou dopravní nehodu porušil základní zásadu in dubio pro reo, když prohlásil, že „*znalec se nemohl vyjádřit k tomu, zda na vozidle obviněného bylo či nebylo v činnosti znamení o změně směru jízdy vlevo. Z toho tudíž nelze dovodit, zda chodkyně mohla usoudit, že svým vstupem do vozovky donutí obviněného k náhlé změně či rychlosti jízdy.*“ Výše uvedeným hodnocením skutkového děje tak správní orgán u řidiče vozidla presumuje, že musí při své jízdě počítat s objektivně neviditelným chodcem, zatímco u chodkyně apriori předpokládá, že tato nemohla usoudit, že vozidlo bude odbočovat. Správní orgán je v pochybnostech povinen vycházet ze závěrů příznivějších pro obviněného – správní orgán tedy má vycházet z toho, že znamení o změně směru jízdy v činnosti bylo. Současně správní orgán zcela ignoruje fakt, že chodkyně, věnovala-li by se svým zákonným povinnostem při přecházení vozovky, by odbočování vozidla obviněného seznala i z jiných známek, např. trajektorie vozidla, změny jeho rychlosti apod. Správní orgán současně pochybil, když dospěl k závěru, že chodkyně se dle výsledku znaleckého zkoumání „*nacházela asi 1,6m vlevo od pravého okraje vozovky a současně v místě střetu*“. Z tohoto tvrzení pak správní orgán rovněž dospívá k závěru, že svým zastavením by již chodkyně nemohla střetu s vozidlem zabránit. Tento závěr je zcela nesprávným, neboť ve skutečnosti znalec uvádí, že chodkyně byla cca 1-1,5m od okraje vozovky v momentě, kdy ji řidič mohl poprvé zahlédnout. Chodkyně pak následně prokazatelně pokračovala v chůzi (řidič již střetu zabránit nemohl), přičemž ke střetu došlo dle znaleckého posudku cca 4,7 +/-10 % metru od pravého okraje vozovky. Dle spisové dokumentace policie došlo ke střetu 3,5 metru od pravého okraje vozovky. Chodkyně tedy jednoznačně střetu zabránit mohla, řidič nikoliv. Z výše uvedených důvodů žalobce soudu navrhl, aby rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

4. Ve vyjádření k žalobě ze dne 18. 3. 2024 žalovaný na úvod popřel námitky žalobce, uvedl, že nesdílí jeho názor ohledně nepřipustného přijetí odborného názoru. Žalovaný uvedl, že

v rámci své argumentace vycházel ze zpracovaného znaleckého posudku a závěry, jež v žalobou napadeném rozhodnutí přijal, nebyly závěry odbornými, kde by byl oprávněný požadavek na znalecké zkoumání, avšak šlo o užití běžných znalostí, tedy nikoli znalostí odborného charakteru. Dále žalovaný uvedl, že pokud vozidlo řízené žalobcem provádělo odbočovací manévr vlevo na pozemní komunikaci, a to najetím ke středu vozovky hlavní pozemní komunikace ve svém směru jízdy a následně při odbočení směřovalo do protisměrného jízdního pruhu komunikace, na niž bylo odbočováno a kde došlo následně ke sražení přecházející chodkyně, pak k závěru o nestandardní trajektorii průjezdu danou křižovatkou nelze mít ze strany žalobce sebemenších pochybností. Taktéž další úvahy žalovaného měly vždy vycházet z objektivně zjištěných údajů stanovených znalcem, tedy z relevantních údajů zjištěných odborně znalou osobou. Dále pak žalovaný vycházel z ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, která stanoví povinnosti řidiče při odbočování vlevo na jinou pozemní komunikaci. K argumentaci, zda trajektorie jízdy vozidla žalobce byla dána snahou odvrátit střet, a zda konečné postavení vozidla svědčí či nesvědčí pro vyhýbání se střetu, odkázal žalovaný na odůvodnění napadeného rozhodnutí. S námitkou týkající se rezignace na prokázání subjektivní stránky skutkové podstaty žalovaný nesouhlasil. Zavinění ve formě nedbalosti vědomé má žalovaný za spolehlivě prokázané. Taktéž pak nedošlo k tvrzenému zaměňování příčiny a následku dopravní nehody. Žalovaný plně odkázal na svou argumentaci v žalobou napadeném rozhodnutí, kde se zabýval podrobně tím, že na rychlost 35 km/hod. +/- 10 % nelze nahlížet v daném kontextu věci jako na přiměřenou, když její i jen případné velmi mírné překročení vedlo ke střetu s chodkyní, jemuž nebyl žalobce s to při znalcem zjištěné rychlosti zabránit. Žalovaný trval na tom, že s ohledem na přítomnost dopravního značení měl žalobce rychlost své jízdy snížit ještě více, podotkl, že posouzení trajektorie jízdy lze učinit bez dalšího doplnění znaleckého zkoumání s ohledem na skutečnost, že znalec trajektorii jízdy žalobce určil a z této je zřejmé, že žalobce při odbočování vlevo najel namísto adekvátního jízdního pruhu pro směr své jízdy na komunikaci, na kterou odbočoval, do pruhu protisměrného. Žalovaný též uvedl, že skutečnost, že nebyl žalobce s to na pohyb chodkyně při odbočování vlevo bezkolizně reagovat, byť tato se objektivně nacházela již ve fázi realizovaného přecházení vozovky v době, než žalobce započal odbočovací manévr vlevo, neznámá, že měl absolutně znemožněnou včasnou a bezkolizní reakci na přecházení chodkyně, toto jen znamená, že při své zjištěné rychlosti již nebyl s to střetu s ní zabránit. Žalovaný odmítl argumentaci žalobce, že je ze strany správních orgánů de facto vycházeno z objektivní odpovědnosti žalobce. Žalovaný k tomu uvedl, že žalobci bylo řádně prokázáno zavinění protiprávního jednání ve formě vědomé nedbalosti, kdy ještě před tím, než mohl chodkyni vidět, musel vidět dopravní značení umístěné v jeho směru jízdy, které jej na chodce a cyklisty a sníženou rychlost jízdy v daném úseku upozorňovalo, tedy není vycházeno z žádné objektivní odpovědnosti řidiče za situace, kdy nevidí chodce, ale ze situace, kdy o možné přítomnosti chodců a cyklistů byl předem informován. Dále se žalovaný vyjádřil k námitce týkající se tvrzeného nedostatečného posouzení zavinění chodkyně. K tomuto žalovaný sdělil, že nebylo v řízení ignorováno posouzení, zda chodkyně svým jednáním zavinila dopravní nehodu, naopak správní orgány dospěly k závěru, že k zavinění dopravní nehody ze strany chodkyně nedošlo. Skutečnost, že znalec dospěl k závěru, že pokud by chodkyně na vozidlo žalobce reagovala a zastavila se v průběhu přecházení vozovky, že by střetu zabránila, neznámá, že z její strany došlo k jakémukoli protiprávnímu jednání, jímž by způsobila vznik dopravní nehody. Zmíněné vyjádření znalce tak nezakládá zavinění dopravní nehody ze strany chodkyně, nýbrž stanoví určitou možnost odvrácení střetu z její strany, což není totéž a odvrátit střet může i osoba, která svým protiprávním jednáním nehodu nezpůsobila. Vstup do vozovky

při jejím přecházení ze strany chodkyně nastal ještě před započítím odbočovacího manévru žalobce při odbočování vlevo na předmětnou komunikaci, kterou chodkyně přecházela, kdy nic nesvědčí pro to, že by povinnosti chodkyně stanovené v § 54 odst. 2 silničního zákona byly z její strany porušeny. Žalovaný taktéž konstatoval, že žalobci byl v řízení uložen správní trest pokuty ve výši 3 000 Kč a dále povinnost náhrady nákladů v celkové výši 6 000 Kč, kdy žalovaný se nedomníval, že by šlo o částky uložené v rozporu se zákonem či částky, na něž by měla mít vliv skutečnost, zda se na vzniku dopravní nehody spolupodílelo protiprávní jednání další osoby než jen žalobce samého. K tvrzení žalobce ohledně třech důvodů nehodnocení míry zavinění dopravní nehody ze strany chodkyně žalovaný uvedl, že primárně byla důvodem skutečnost, že nebylo zjištěno protiprávní jednání chodkyně a zavinění dopravní nehody z její strany, zatímco v případě žalobce takové protiprávní jednání i zavinění dopravní nehody v návaznosti na něj zjištěno a prokázáno bylo v duchu zásady materiální pravdy, a to v návaznosti na provedené dokazování a podklady ve spisové dokumentaci. Žalovaný dále konstatoval, že i pokud by protiprávní jednání chodkyně bylo shledáno, tak tato by již za něj nemohla být jakkoli postižena s ohledem na uplynutí lhůty pro zánik odpovědnosti, navíc žádné takové protiprávní jednání ani nebylo zjištěno a ani jí kladeno za vinu. Závěrem se žalovaný vyjádřil k námitce žalobce týkající se tvrzeného porušení zásady in dubio pro reo tak, že shledal dílčí argumenty správního orgánu I. stupně nesprávnými a tyto tak vlastní argumentací napravil. Žalovaný se pak nedomnívá, že by byl nesprávným argument, že znalec se nemohl vyjádřit k tomu, zda na vozidle žalobce bylo či nebylo spuštěno znamení o změně směru jízdy vlevo, neboť pro takový závěr nesvědčily žádné objektivní důkazy, z nichž by znalec tuto skutečnost mohl dovodit. Žalovaný uvedl, že na skutečnost, kterou vzal ve prospěch chodkyně, tedy že nemohla usoudit, že žalobce s vozidlem bude odbočovat vlevo, nahlížel rovněž v kontextu toho, že zároveň nelze žalobci prokázat, že ukazatel změny směru jízdy spuštěn na vozidle nebyl, kdy mu žádné takové protiprávní jednání za vinu kladeno nebylo, neboť by mu nemohlo být prokázáno mimo důvodnou pochybnost. Zároveň žalovaný považoval za nutné zmínit, že v rámci své argumentace nevycházel z toho, že by musel reagovat žalobce na neviditelného chodce, ale vycházel z toho, že o možnosti pohybu chodce měl žalobce s ohledem na umístění dopravní značení v prostoru před křižovatkou v jeho směru jízdy dostatečné indicie, jež jej měly vést ke snížení rychlosti. Pro posouzení spáchání přestupku ze strany žalobce a zavinění dopravní nehody tímto jeho jednáním bylo nepodstatné, zda a jak konkrétně měla chodkyně na pohyb vozidla řízeného žalovaným reagovat a zda na odbočování vozidla vlevo měla možnost usuzovat i z jiných indicií, neboť podstatným zůstalo, že protiprávní jednání žalobce bylo příčinou dopravní nehody a platí princip odděleného posuzování protiprávních jednání účastníků dopravní nehody. Rovněž v dalších částech této námítky shledal žalovaný argumentaci nedůvodnou a v podrobnostech odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí. Z výše uvedených důvodů žalovaný soudu navrhl, aby žalobu zamítl.

IV.

Posouzení věci soudem

5. O věci samé bylo rozhodnuto bez jednání, neboť žalovaný s takovým postupem vyjádřil výslovný souhlas a v případě žalobce byl jeho souhlas presumován [§ 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen s. ř. s.)].
6. V souladu s § 75 odst. 1, 2 s. ř. s. vycházel soud při přezkoumání napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu, a napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů uplatněných v žalobě a dospěl k závěru, že žaloba je nedůvodná.

V.

Rozhodnutí soudu

7. Žaloba je nedůvodná.
8. Ze správního spisu soud zjistil následující skutečnosti: dne 16. 5. 2022 v době okolo 18:15 hod. jel žalobce jako řidič vozidla tovární značky Citroen Berlingo, RZ: X., v Plzni, po vozovce pozemní komunikace ul. Na Rozhraní, ve směru jízdy od silnice č. I/27 ke křižovatce ul. Na Rozhraní – Lednová – Prosincová, na které odbočoval vlevo na vozovku Lednové ul. Při tomto manévru ohrozil chodkyni, která v prostoru předmětné křižovatky přecházela vozovku Lednové ul. zprava doleva z pohledu žalobce. Toto jednání žalobce bylo příčinou střetu pravé přední části jím řízeného vozidla se zmíněnou chodkyní. Ze znaleckého posudku vypracovaného Ing. Žaludem poté mimo jiné vyplynulo, že žalobce mohl chodkyni pohybující se ve vozovce registrovat levým bočním oknem předních dveří v době, kdy již tato byla ve vzdálenosti cca 1,6 m +/- 10 % od okraje vozovky, tj. v době cca 1,45 sekundy před střetem. Zúčastněné vozidlo se v této době nacházelo cca 13,64 m +/- 10 % od místa střetu a jeho rychlostí cca 35 km/h +/- 10 %. V tomto okamžiku již žalobce nemohl střetu zabránit ani intenzivním brzděním. Znalec dále konstatoval, že v době, kdy chodkyně vstupovala do vozovky, mohla vidět příjezdící zúčastněné vozidlo, které v této době příjíždělo do předmětné křižovatky a nacházelo se ve vzdálenosti cca 22 m +/- 10 % od chodkyně. Jako nezodpovězenou otázku znalec označil to, zda na zúčastněném vozidle v této době bylo v činnosti znamení o změně směru jízdy vlevo a chodkyně tak mohla zjistit, že toto vozidlo bude odbočovat vlevo v jejím směru. Pokud by pak následně sledovala zúčastněné vozidlo, pak musela vidět, že vozidlo začíná odbočovat vlevo, kde přecházela vozovku. Pokud by následně nepokračovala v chůzi a zastavila se ve vozovce, pak mohla zabránit střetu s tímto vozidlem. Jako místo střetu znalec označil prostor nacházející se cca 4,7 m +/- 10 % od okraje vozovky.
9. Podle § 5 odst. 2 písm. g) silničního zákona „Řidič nesmí ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmí ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.“
10. Dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 6 silničního zákona „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrozí nebo omezí chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kde je povinna tak učinit, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení nebo couvání.“
11. Povinnost při odbočování neohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, se vztahuje zejména na případy, kdy chodec přechází mimo přechod pro chodce. Uvedené pravidlo vychází ze skutečnosti, že odbočování je jedním z nejsložitějších úkonů a jak odbočující řidič, tak chodec přecházející pozemní komunikaci, mají obvykle horší rozhled a omezené možnosti odvrátit případnou kolizi.
12. První skupina žalobních námitek vytykala žalovanému porušení § 56 správního řádu, když si žalovaný učinil závěry o skutečnostech, jež dle žalobce vyžadují odborných znalostí, jimiž však žalovaný nedisponoval.
13. Podle § 56 správního řádu věty první „Závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je

třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce.“

14. Soud shledal první skupinu žalobních námitek nedůvodnou. Stěžejním pro posouzení otázky trajektorie vozidla žalobce shledal posudek znalce a fotodokumentaci vozidla žalobce těsně po střetu s chodkyní a rovněž zakreslení téhož postavení vozidla v pláncích dokumentujících průběh a konečný stav střetu vozidla s chodkyní. Za jiných okolností by soud přisvědčil tvrzení žalobce, že žalovaný nedisponuje potřebnými znalostmi pro výpočet trajektorie jízdy vozidla, nicméně v daném případě považuje soud závěry žalovaného pro daný případ za příléhavé, a především nevyžadující zvláštní znalosti, a tedy zajištění znalce či jiného odborného posouzení. Z pořízené fotodokumentace a plánů dokumentujících průběh a konečný stav dopravní nehody, např. z obrázků č. 15 a 16 znaleckého posudku je zjevné, že vozidlo žalobce se po střetu nachází většinou svého objemu v protisměrném pruhu své jízdy. Současně je patrné, že zadní část vozidla se nachází z pohledu řidiče vozidla blíže k levé straně vozovky než část přední. Kdyby skutečně žalobce učinil úhybný manévř směrem do protějšího směru jízdy svého vozidla tak, aby se vyhnul chodkyni, byla by situace opačná, tj. zadní část by se nacházela dále od pravého okraje vozovky a přední část vozidla by se nacházela blíže levé straně vozovky. Současně i znalecký posudek zachycuje trajektorii jízdy vozidla žalobce totožně (ač přímo nereflektuje tvrzené stržení vozidla vlevo), přičemž znalec musel vzít v potaz veškeré dostupné informace a vycházet z nich. Výsledek v podobě zjištěné trajektorie pohybu vozidla žalobce je tak výsledkem vstupních údajů a jejich vědeckého zpracování na základě žalobcem dožadovaného znaleckého posouzení. Tvrzení a výklad správních orgánů ohledně trajektorie jízdy vozidla žalobce jsou tak založena jednak na dostatečně odborně zjištěných podkladech a tvrzeních správních orgánů a jednak na jejich výkladu a hodnocení, k němuž není třeba zvláštních odborných znalostí znalců či jiných obdobných prostředků. Z takto zjištěné trajektorie pohybu vozidla bylo poté možné dojít k závěru, že žalobce nesprávně najel do křižovatky, tedy namísto správného průjezdu křižovatkou žalobce předmětný manévř odbočení prováděl formou neadekvátní trajektorie jízdy. Pokud by touto trajektorií jízdy žalobce jel (tedy z komunikace ulice Na Rozhraní odbočoval obloukem v souladu s ust. § 11 odst. 1 silničního zákona vlevo s nájezdem k pravému okraji vozovky ulice Lednové, pak by jeho trajektorie jízdy byla zřejmě ještě delší než manévř, kterým v posuzovaném případě reálně odbočoval a do místa střetu by se za stejných rychlostí (v návaznosti na brzdění) dostal ještě později než v posuzovaném případě.
15. Nad rámec uvedeného žalovaný pro dokreslení celé situace také předložil jednoduchou úvahu, která výše uvedená tvrzení podporuje. Znalec dospěl mimo jiné při znaleckém zkoumání k závěru, že jako přijatelné je považováno místo střetu ve vzdálenosti 4,7 m +/- 10 % od pravého okraje vozovky, kdy vzhledem k dalšímu závěru, že při prvotním zpozorování chodkyně ze strany odvolatele tato měla být ve vzdálenosti od pravého okraje vozovky 1,6 m +/- 10 %, je zjevné, že vozovku (o šíři 7,2 m viz. zaměření od Policie ČR v protokolu o nehodě v silničním provozu) přecházela a před střetem se dostala mimo pravý jízdní pruh (jeden jízdní pruh je široký vzhledem k šíři vozovky 3,6 m), do kterého měl odvolatel odbočovat, pokud by při průjezdu křižovatkou předmětný manévř odbočení prováděl adekvátní trajektorií jízdy, pak měl by chodkyni minout a ke střetu by nedošlo.
16. Druhá skupina žalobních námitek se týkala neprokázání naplnění subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku žalobci.
17. Dle § 15 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich „K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti,

nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.“

18. Podle § 15 odst. 3 písm. b) o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich „*Přestupek je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí.*“
19. Zavinění z nedbalosti v sobě zahrnuje pouze složku vědomostní (rozumovou), na rozdíl od úmyslu chybí složka vůle, resp. pachatel jedná volně, ale nikoliv ve vztahu k negativnímu následku.
20. Podstatou nedbalosti je nezachování opatrnosti posuzované podle určitých kritérií stanovených zákonem. Tato kritéria požadované opatrnosti lze dělit na objektivní a subjektivní. Objektivní kritéria požadují na každém adresátu normy stejnou míru opatrnosti a předvídavosti (s přihlédnutím k případné zvláštní vlastnosti či postavení pachatele, typicky též k jeho povolání), jejich výrazem jsou okolnosti konkrétního případu a povinnost vědět. Subjektivní kritéria na druhé straně představují takovou míru opatrnosti, kterou je schopen zachovat pachatel v konkrétním případě, přičemž je nutno brát zřetel na jeho individuální charakteristiky a zvláštní okolnosti každého případu (viz NSS 9 As 13/2008-53).
21. Formou vědomé nedbalosti je přestupek spáchán tehdy, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí.
22. Z uvedené definice vyplývá, že vědomá nedbalost je budována na vědomí možnosti vzniku následku, což je schopnost pachatele přestupku rozpoznat a zhodnotit okolnosti, které vytvářejí možné nebezpečí pro zájem chráněný přestupkovým právem. Nedostatečné zhodnocení nebezpečí nespočívá v neznalosti tohoto stavu, ale v tom, že pachatel přestupku nedocenil možné následky svého jednání. Nepřiměřené důvody, které vedly pachatele k tomu, že spoléhal na to, že k následku nedojde, nelze zaměňovat s omylem, při kterém pachatel jedná pod vlivem nesprávné znalosti nějaké skutečnosti.
23. Žalovaný se zabýval naplněním subjektivní stránky přestupku na str. 10 napadeného rozhodnutí a dospěl k závěru, že se v případě žalobce jedná o zavinění ve formě nedbalosti vědomé. S tímto závěrem se soud ztotožňuje a dále k zmíněnému uvádí, že žalobce bez přiměřených důvodů spoléhal, že se porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem nedopustí, ačkoli jako odborně způsobilá osoba – držitel řidičského oprávnění věděl, že k ohrožení či porušení zájmu chráněného zákonem může dojít. V tomto směru soud zejména zdůrazňuje, že žalobce byl na možnou přítomnost chodců upozorněn dopravní značkou, taktéž byl povinen snížit rychlost na 30 km/hod. Veškeré tyto indicie měly žalobce dovést k závěru, že je v daném místě třeba dbát zvýšené pozornosti a přizpůsobit tomu jízdu. Ze znaleckého posudku rovněž vyplývá, že žalobce projížděl křižovatkou rychlostí 35 km/hod. +/- 10 %, tj. v pro žalobce příznivějším výkladu rychlostí 31,5 km/hod. Ač se jedná o nepatrné překocení maximálně povolené rychlosti, už tento fakt nesvědčí o zvýšené pozornosti žalobce, když nerespektoval dopravní značku. Rovněž lze poukázat na to, že v blízkosti místa střetu se nacházel chodník se sníženým obrubníkem k účelu přecházení vozovky. Samotná existence chodníku rovněž indikovala možnost zvýšeného výskytu chodců v daném místě, a tudíž potřebu zvýšené pozornosti před výskytem chodců na vozovce. Dalším faktem zůstává již výše posouzená otázka žalobcovi trajektorie jízdy. Jak bylo uvedeno výše, žalobce zvolil pro průjezd křižovatkou nevyhovující trajektorii, kdy si musel být vědom, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to,

že tento zájem neporuší nebo neohrozí. Veškerá shora uvedená argumentace dle názoru soudu prokazatelně dokazuje zavinění dopravní nehody žalobcem ve formě nedbalosti vědomé.

24. Co se týče dílčí argumentace, konstatuje soud následující. Znalec ve svém posudku označil rychlost, jíž žalobce projížděl křižovatkou za technicky přiměřenou, tyto závěry soud, stejně jako správní orgány, jakkoliv nezpochybňuje, nicméně takto znalcem hodnocený stav nezohledňuje individuální okolnosti případu stejně jako celý kontext situace. Ač žalobce projížděl křižovatkou technicky přiměřenou rychlostí (nebyla nebezpečná či riskantní sama o sobě po technické stránce), nebyla tato rychlost, stejně jako zvolený způsob, přiměřená dané situaci. K uvedenému soud připomíná, že stěžejním důvodem, v němž správní orgány i soud spatřují zavinění žalobce, je zejména pochybení ve zvolené trajektorii průjezdu křižovatkou, nikoliv sama rychlost bez dalšího. Pakliže by žalobce zvolil správnou trajektorii, mohl střetu zabránit. Argument žalobce, že pokud projížděl křižovatkou přiměřeným způsobem, chodkyni dle znaleckého posudku nemohl spatřit dříve než v době, kdy už nemohl střetu zabránit, v důsledku čehož nemohl jednat zaviněně, považuje soud za lichý. Jak bylo prokázáno výše, žalobce nedodržel veškeré na něj kladené povinnosti tak, aby neohrozil chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočoval (rychlost a způsob projetí křižovatkou – trajektorie jízdy), ačkoli jako odborně způsobilá osoba – držitel řidičského oprávnění – věděl, že k ohrožení či porušení zájmu chráněného zákonem může z důvodu jeho počínání dojít.
25. Třetí skupina žalobních námitek vytýkala žalovanému nezohlednění zavinění způsobené dopravní nehody chodkyní.
26. Na tomto místě soud stejně jako žalovaný odkazuje především na princip odděleného posuzování porušení právních povinností/zavinění dopravní nehody, kdy by takové jednání bylo v příčinné souvislosti s dopravní nehodou. Z této zásady vyplývá, že v případě vzniku dopravní nehody je správní orgán povinen zkoumat, zda kterýkoliv účastníků na dopravní nehodě nezapříčinil její vznik porušením svých povinností, v tomto případě pravidel silničního provozu. V daném případě nebyla u chodkyně žádná taková skutečnost zjištěna. Ze shromážděných podkladů nedošly správní orgány obou stupňů k závěrům, že by chodkyně vstoupila do vozovky bez toho, že by se přesvědčila před vstupem do vozovky, zda může vozovku přejít, aniž by ohrozila sebe a ostatní účastníky silničního provozu. Chodkyně v rámci svého výslechu uvedla, že takto postupovala před vstupem do vozovky a zároveň ze znaleckého zkoumání bylo zjištěno, že žalobce ji viděl až v okamžiku, kdy se již nacházela v prostoru vozovky a tuto přecházela (1,6 m +/- 10 % od pravého okraje vozovky), tedy vzhledem k tomu se žalobce nebyl s to k rozhlížení chodkyně vyjadřovat a jelikož její tvrzení nebylo zpochybněno, je nutné vycházet z toho, že se před vstupem do vozovky řádně rozhlížela. Zároveň ani nelze dospět k závěru, že chodkyně mohla usuzovat, že vozidlo žalobce bude odbočovat na pozemní komunikaci, kterou přecházela (toto mohla prokazatelně pozorovat až pokud by v průběhu přecházení sledovala pohyb vozidla řízeného žalobcem). Soud ani správní orgány nedošly ani k závěru, že vstoupením do vozovky by měla žalobce nutit k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy – vstupovala do vozovky dříve, než odvolatel započal odbočovací manévr, či že by vozovku nepřecházela kolmo – kolmé přecházení uváděla při své výpovědi a tato skutečnost nebyla v řízení zpochybňována.
27. To, zda se žalovaný touto otázkou zabýval dostatečně nemá vliv na posouzení splnění, resp. nesplnění povinností žalobce, které vedly ke vzniku dopravní nehody. Jak bylo uvedeno výše v odůvodnění tohoto rozsudku, ze strany žalobce bylo zjištěno porušení povinnosti

neohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočoval, tím, že nedodržel pravidla pro odbočování, když nedodržel běžnou trajektorii pro tento manévr, a namísto toho odbočil v rozporu s tímto pravidlem, čímž následně způsobil dopravní nehodu, neboť jeho jízda nebyla v souladu se zákonem. Kdyby žalobce dodržel obezřetné jednání a učinil odbočovací manévr v běžné trajektorii za dodržení dalších povinností (přizpůsobení rychlosti, zvýšená pozornost z důvodu výskytu chodců a cyklistů) mohl dopravní nehodě předejít a zabránit. Na základě uvedené argumentace dospěl soud k závěru, že se správní orgány zabývaly možným vlivem /zaviněním žalobkyně na vznik dopravní nehody, avšak neshledaly žádné porušení pravidel silničního provozu nebo jiné povinnosti, která by měla přímý vliv na vznik dopravní nehody, a proto nebylo možné zprostit žalobce jeho odpovědnosti za dopravní nehodu, když naopak v jeho případě bylo shledáno porušení právních předpisů. Současně se soud se závěry učiněnými správními orgány obou stupňů plně ztotožňuje a v podrobnostech na ně odkazuje.

28. Závěrem žalobce namítal porušení zásady in dubio pro reo.
29. Soud odkazuje na str. 16 napadeného rozhodnutí, kde se již žalovaný vypořádal s nesprávným tvrzením správního orgánu I. stupně ohledně nemožnosti střetu ze strany chodkyně zabránit. Zmíněnou dílčí vadou argumentace správního orgánu I. stupně nedošlo dle žalovaného k žádné změně na správnosti přijatých závěrů o porušení povinnosti řidiče, které naplňují skutkovou podstatu předmětného přestupku a zavinění dopravní nehody ze strany žalobce. Žalovaný svou vlastní argumentací doplnil tvrzení správního orgánu I. stupně. K tomu soud podotýká, stejně jako žalovaný, že dle konstantní judikatury je při přezkoumání soudem prvoinstanční i druhoinstanční rozhodnutí považováno za jeden celek, tedy doplnění argumentace v odvolacím řízení nic nebrání, a tedy tak i odvolací správní orgán postupoval v nyní posuzovaném případě.
30. Ze znaleckého posudku vyplývá, že chodkyně mohla vidět vozidlo žalobce před vstupem do vozovky; chodkyně mohla střetu s vozidlem žalobce zabránit. Dále však znalec uvedl, že k tomu, aby mohla žalobkyně střetu zabránit, nepostačovalo pouze upozorování vozidla žalobce a reakce na vzniklou situaci, ale i další faktory. Mezi těmito faktory znalec uvedl především zapnutý ukazatel změny směru jízdy na vozidle žalobce a charakter jízdy vozidla. Jelikož ani jedno nebylo možné spolehlivě zjistit, uplatnily správní orgány zásadu in dubio pro reo, čímž byla vyloučena možnost zabránění střetu s vozidlem žalobce ze strany chodkyně a současně vyloučení subjektivní stránky – zavinění. Veškerá tvrzení znalce o možnosti zabránit střetu s vozidlem tudíž byla podmíněná dalšími přidruženými faktory, které nebyly zcela závislé na jednání chodkyně, nýbrž na jednání žalobce. Pakliže tedy tyto nebylo možné prokázat, nezbylo než aplikovat již zmíněnou zásadu. Současně soud odkazuje na odůvodnění rozsudku výše, kde se již vypořádal s tvrzeným zaviněním dopravní nehody chodkyní.
31. K tvrzením žalobce, že chodkyně mohla na odbočování vozidla žalobce reagovat v návaznosti na další známky odbočování (trajektorii jízdy, změny jeho rychlosti atd.) žalovaný přílehavě argumentoval tím, že jen stěží lze předjímat, že by indicií o budoucím odbočování vozidla žalobce vlevo a nikoli vpravo, měla být pro chodkyni při vstupu do vozovky rychlost vozidla, když v rozhodné době mohla tato prokazatelně pozorovat dle závěru znalce toliko vozidlo přijíždějící ke křižovatce, aniž by bylo možné dospět k závěru, jakým směrem bude vozidlo pokračovat v jízdě (při jízdě vlevo i vpravo v rámci dané křižovatky by se jednalo o jízdu do zatačky, což samo o sobě vyžaduje snížení rychlosti a nelze tak usuzovat v návaznosti na rychlost na konkrétní směr jízdy). Žalovaný v tomto směru nezpochybnil, že pokud by

chodkyně vozidlo při přecházení od prvotního okamžiku, kdy jej mohla zpozorovat, dále sledovala, že by na toto měla důvod reagovat právě a jen přerušením přecházení vozovky, neboť i pokud by vozidlo sledovala, tak stejně dobře mohla dojít v posuzovaném případě k závěru, že je nejlepším způsobem řešení dané situace urychlené opuštění jízdního pruhu, do kterého při odbočení vlevo má odvolatel najet.

32. Dále soud konstatuje, že žalovaný stejně tak uplatnil zásadu in dubio pro reo v případě žalobce, kdy mu nekladl k tíži ne/zapnutí odbočovacího světla, nýbrž jeho způsob projetí křižovatky, kdy překročil max. povolenou rychlost, nesprávný způsob projetí křižovatky (trajektorie) a nedostatečnou obezřetnost i vzhledem k dopravnímu značení v místě průjezdu, které klade na řidiče zvýšený důraz na dodržení povinnosti pozornosti na vyskytující se chodce. Tvrzení žalobce, že nemůže předvídat neviditelného chodce je v tomto případě poněkud neobjektivní, neboť tato značka upozorňuje na toto riziko a předepisuje možný výskyt chodců v daném místě.
33. K námitce žalobce, že vzdálenost od pravého okraje vozovky 1,6 m +/- 10 % označil správním orgán I. stupně zároveň jako vzdálenost chodkyně od pravého okraje vozovky v době jejího prvotního zpozorování žalobcem a zároveň jako místo střetu při vymezení závěrů vyplývajících ze znaleckého posudku, soud odkazuje na str. 18 napadeného rozhodnutí, kde se žalovaný s touto námitkou podrobně zabýval a se závěry tam učiněnými se soud plně ztotožňuje. Žalovaný zejména uvedl, že jde o chybně reprodukováný údaj správním orgánem I. stupně, neboť ze znaleckého posudku je zřejmé, že skutečná vzdálenost místa střetu předmětného vozidla s tělem chodkyně od pravého okraje vozovky byla právě a jen 4,7 m +/- 10 %. Žalovaný v tomto směru ani nezpochybnil, že pokud by žalobce kopíroval nesprávně zvolenou trajektorii jízdy a chodkyně zastavila právě 1,6 m +/- 10 % od pravého okraje vozovky (tedy ve stejném místě jako byla pozorována poprvé žalobcem při přecházení vozovky), že by střet nenastal, neboť by vozidlo danou trajektorií minulo (střet 4,7 m +/- 10 % od pravého okraje vozovky, chodkyně při přerušení přecházení 1,6 m +/- 10 %, po odečtení zbývá prostor více jak 3 m, který šíří vozidla pro průjezd daným prostorem odpovídá).
34. S tvrzením žalobce, že se chodkyně měla nacházet v době prvotního zpozorování žalobcem ve vzdálenosti 1-1,5 m od pravého okraje vozovky, soud stejně jako žalovaný nesouhlasí, neboť ze znaleckého zkoumání vyplývá, že se měla nacházet ve vzdálenosti 1,6 m od pravého okraje vozovky +/- 10 % a oproti tomu vzdálenost 1-1,5 m od pravého okraje znalec při svém výsledku u správních orgánů I. stupně dovedl ve vztahu k možnosti chodkyně pozorovat vozidlo odvolatele při zahájení odbočovacího manévru vlevo (kdy mohla na odbočení konkrétně vlevo poprvé usuzovat). V daném případě tak zmíněné údaje byly ze strany žalobce nedůvodně zaměněny.
35. Z uvedených důvodů shledal soud napadené rozhodnutí prosté vytýkaných vad a zjištěný stav věci, z něhož správní orgány vycházely, shledal soud za dostatečný a objektivní. Také postup správních orgánů shledal zcela v souladu se zákonem. Samotné závěry učiněné žalovaným v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí považuje soud za dostatečně a přezkoumatelně odůvodněné, kdy argumentace žalovaného podává jasný, ucelený a logický argumentační přehled toho, proč rozhodl způsobem uvedeným v napadeném rozhodnutí. Na základě všeho výše uvedeného shledal soud žalobu nedůvodnou, a proto ji dle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl (**výrok I.**).

VI.
Náklady řízení

36. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 věta první s. ř. s., kdy by na náhradu nákladů řízení měl právo žalovaný, jenž měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, ani nepožadoval jakoukoli jejich náhradu, proto nebyla náhrada nákladů žádnému z účastníků řízení přiznána.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat do dvou týdnů po jeho doručení kasační stížnost. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. Lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Plzeň 20. 11. 2024

Mgr. Jaroslava Křivánková v.r.
samosoudkyně