



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Petrem Sedlákem ve věci

žalobkyně: V. T.
bytem X
zastoupená obecným zmocněncem P. D.
bytem X

proti
žalovanému: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
sídlem Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 5. 2024, č. j. JMK 69554/2024, sp. zn. S-JMK 58349/2024/OD/Bo,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 13. 5. 2024, č. j. JMK 69554/2024, sp. zn. S-JMK 58349/2024/OD/Bo, **se ruší** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobkyni náklady řízení ve výši 4000 Kč k rukám P. D. do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Žalovaný **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobkyně v podané žalobě brojila proti shora označenému rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto její odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Brna ze dne 27. 3. 2024, č. j. OPD-43342/23-36, a toto rozhodnutí bylo potvrzeno.
2. Správní orgán prvního stupně uznal žalobkyni vinnou ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31.12.2023, a to porušením § 4 písm. a) a § 54 odst. 2 cit. zákona, kdy dne 25. 10. 2023 v 8:35 hod. V Brně na ulici Dlouhá na úrovni zastávky MHD „Uzbecká“ jako chodec přecházela čtyřproudou pozemní komunikaci a vstoupila zleva mezi stojícími vozidly v levém jízdním pruhu ze dvou možných, ve směru jízdy od ul. Ukrajinská směrem k ul. Jihlavská, bezprostředně do jízdní dráhy motorovému vozidlu tov. m. Mercedes-Benz, reg. m. X, které řídil řidič P. P. (dále jen „poškozený“), a který jel v pravém jízdním pruhu ze dvou možných, ve směru od ul. Ukrajinská, směrem k ul. Jihlavská, došlo ke střetu. Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na vozidle Mercedes-Benz a došlo ke zranění žalobkyně, za což jí byl uložen správní trest, povinnost uhradit náklady řízení a povinnost nahradit poškozenému škodu způsobenou spácháním přestupku.

II. Podání účastníků

3. V podané žalobě odkázala na obsah svých odvolacích námitek a žalobou napadené rozhodnutí s tím, že závěry žalovaného k nedostatečnému zjištění skutkového stavu nejsou správné a jím citovaná judikatura nepřiléhavá. Skutkové závěry správních orgánů podle ní postrádají jakékoliv zdůvodnění nehodového děje a správní orgány neprokázaly jednoznačně a nade vší pochybnost, že se dopustila přestupku tím, že se před vstupem do vozovky nerozhlédla, neboť toto tvrzení nemá oporu v důkazech. Setrvala na tvrzení, že se rozhlédla a svědek S. jí do obličeje neviděl, protože měla kapuci. Pokud jde o závěry stran pochybení řidiče vozidla Mercedes-Benz uvedla, že nikdy netvrdila, že by měl řidič objíždět kolonu „krokem“, v napadeném rozhodnutí však zcela absentuje vypořádání se s tvrzením žalobkyně, že bez odborného posouzení nelze bez důvodných pochybností vyloučit určitou míru zavinění na střetu chodkyně s vozidlem. Zvláště za situace, že z ohledání místa dopravní nehody vyplývá, že nebyly nalezeny žádné stopy po aktivním brždění vozidla. Odvolací orgán pak zcela pomíjí nezpochybnitelnou skutečnost, že došlo ke střetu chodkyně s pravou částí vozidla, tedy po téměř dokončeném přecházení vozovky chodkyní, tento fakt nijak nehodnotí při posouzení, že řidič vozidla žádné povinnosti neporušil.
4. K výši škody na majetku poškozeného namítla, že i laickým pohledem je zřejmé, že provedené opravy následkům dopravní nehody odpovídají (viz oprava ozdobné krytky, provedení diagnostiky apod.) Zdůraznila, že se žalovaný nezabýval odpovědností poškozeného za zranění žalobkyně.
5. Závěrem namítla, že ve věci došlo k porušení základních zásad správního řízení, provedené dokazování bylo nedostatečné a procesně nesprávné a vyjádřila nesouhlas s tím, že by porušením povinností při přecházení vozovky nesla výlučnou odpovědnost na škodě způsobené na vozidle, přičemž k posouzení podílu jednotlivých příčin na obou stranách je třeba zpracovat znalecký posudek.
6. Žalovaný ve svém vyjádření k věci odkázal s ohledem na shodu žalobních a odvolacích námitek na odůvodnění napadeného rozhodnutí, zejména na podrobný rozbor skutkového stavu, v němž jsou obsaženy důvody, proč nebylo třeba k věci přizvat znalce.

7. Žalobkyně v průběhu řízení doplnila do soudního spisu výpis ze systému Cebia, dle kterého je částka škody na vozidle ve výši 91 066 Kč, tj. o 32 711 Kč nižší, než kolik jí byla uložena povinnost náhrady škody. Z uvedeného podle ní plyne, že poškozený využil nehody a provedl na vozidle opravy, které neměly spojení s předmětnou nehodou.

III. Posouzení věci

8. Žaloba byla podána v zákonné dvouměsíční lhůtě (§ 72 odst. 1 s.ř.s.), osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s.ř.s.) a jde o žalobu přípustnou (zejména § 65, § 68 a § 70 s.ř.s.). Žaloba je důvodná.
9. Soud se na prvním místě ve vazbě na žalobní námitky zabýval skutkovými zjištěními správních orgánů a na základě správního spisu dospěl k závěru, že zjištění ohledně skutkového děje vykazují nesrovnalosti, které nelze přehlédnout a které mohou mít vliv na hodnocení případného spoluzavinění nehody ze strany poškozeného. Závěr o případném spoluzavinění dopravní nehody ze strany poškozeného je v tomto případě podstatný jednak z hlediska náhrady škody, tak i z hlediska případné trestní odpovědnosti poškozeného s ohledem na charakter zranění, které utrpěla žalobkyně.
10. Samotný dílčí závěr, který zdůraznil žalovaný v napadeném rozhodnutí, že by žalobkyně byla shledána vinnou ze spáchání přestupku i v případě, že by k nehodovému ději došlo skutkově tak, jak popisovala žalobkyně v odvolání, není v tomto případě pro posouzení věci relevantní, neboť žalovaný rozhodoval o zákonnosti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jako celku, tj. včetně rozhodnutí o povinnosti žalobkyně nahradit poškozenému škodu vzniklou na vozidle Mercedes-Benz.
11. Z obsahu správního spisu vyplývají následující pro soud podstatné skutečnosti.
12. Nesporné je místo, kde k nehodě došlo; nesporné je i to, že k nehodě došlo ve čtvrtém pruhu komunikace (z pohledu chůze žalobkyně), přičemž ve třetím pruhu stála kolona vozidel; nesporné je i to, že žalobkyně vstoupila do čtvrtého pruhu před vozidlem svědka S.; a i to, že poškozený zachytil žalobkyni pravou stranou svého vozidla.
13. Sporný je naopak skutkový děj, při kterém mělo dojít ke srážce vozidla poškozeného s žalobkyní.
14. Z protokolu o nehodě z části II. *Popis stop a III. Popis stop – pokračování* vyplývá pouze to, že v době příjezdu policie bylo zjištěno, kde bylo odstaveno vozidlo poškozeného, že místo nehody nebylo označeno, popis komunikací v místě a poškození vozidla poškozeného. Z protokolu naopak nevyplývá, že by v místě byly zjištěny stopy po brždění. Z části I. *Dopravní situace* vyplývá, že jízdní pruh ve směru jízdy poškozeného má šíři 3 m a že v době nehody byla dobrá viditelnost a jasno, v místě jsou dle policie dobré rozhledové poměry.
15. Pokud jde o vyjádření jednotlivých dotčených osob v průběhu řízení, tak žalobkyně v úředním záznamu o podání vysvětlení uvedla, že na předmětné komunikaci přeběhla před vozidlem ve třetím pruhu a přehlédla příježdějící vozidlo zprava. Při ústním jednání před správním orgánem prvního stupně uvedla, že se před vstupem do čtvrtého pruhu rozhlédla, v dálce viděla vozidlo; bylo dost daleko, myslela si, že stihne přejít; řidič jel rychle, vůbec nebrzdil, srazil ji až na místě, když byla skoro u obrubníku na druhém konci vozovky; dokonce zjistila, že záchrannou službu volal až po pěti minutách; uvedla, že není pravda, že by telefonicky přiznala vinu; pokud by skočila přímo pod auto, srazil by ji řidič levou stranou; prostě vůbec nebrzdil.

16. Poškozený, v úředním záznamu o podaném vysvětlení uvedl, že jel po ulici Dlouhá v pravém jízdním pruhu, v levém byla kolona vozidel, na úrovni zastávky MHD „Uzbecká“ mu vběhla zleva mezi stojícími vozidly bezprostředně do jízdní dráhy chodkyně, došlo ke střetu s pravou přední částí vozidla. Při ústním jednání před správním orgánem prvního stupně jako svědek uvedl, že jel v pravém jízdním pruhu, objevila se zelená, začal zrychlovat a najednou kolonou vozidel proběhla slečna; uviděl ji na krátkou vzdálenost, bylo to pár metrů, začal brzdit a zachytil ji pravým rohem vozidla; jel rychlostí asi 50 km/h; místo nehody neoznačil, už stál bokem; podle svědka utíkala žalobkyně tak rychle, že jí prostě srazil až pravou stranou vozidla; všiml si ji, když byla opravdu kousek před jeho vozidlem, cca 3 m, přesně nevěděl, odhadoval.
17. Pan S., svědek, v úředním záznamu o podaném vysvětlení uvedl, že stál v levém jízdním pruhu na úrovni zastávky MHD „Uzbecká“ z důvodu kolony vozidel, z levé strany vyběhla chodkyně a začala přebíhat komunikaci, přeběhla mu před vozidlem a pokračovala na druhou stranu a vběhla přímo před projíždějící vozidlo, jehož řidič neměl šanci reagovat. Při ústním jednání před správním orgánem prvního stupně jako svědek uvedl, že se po zastavení v levém pruhu podíval doleva, stála tam slečna a začala přebíhat silnici, aniž by se podívala; měla sluchátka a kapuci; přeběhla mezi vozidly a aniž by se podívala, začala přebíhat silnici; podíval se do zpětného zrcátka a než stihl zatroubit, bylo už pozdě; žalobkyně nezastavila, pořád šla, vůbec se nerozhlédla; rychlost vozidla poškozeného nebyl schopen odhadnout. K dotazu při výpovědi uvedl, že žalobkyně šla, neutíkala; neviděl, že by se rozhlédla; podle jeho názoru nemohla projíždějící vozidlo vidět, protože jeho auto bylo vysoké; před jeho autem se určitě nepodívala, rozhodně se nepodívala, jinak by musela vozidlo poškozeného vidět; nedokázal odpovědět na to, zda poškozený brzdil; kameru ve voze měl, ale večer byl již záznam přemazaný.
18. Z uvedeného je zřejmé, že všechny tři osoby líčí nehodový děj odlišně.
19. Žalobkyně tvrdí, že se rozhlédla, vozidlo poškozeného viděla a myslela si, že stihne přejít. Poškozený k tomu neuvedl nic. Svědek S. uvedl, že se určitě před jeho autem nerozhlédla (ale uvedl, že přes něj nemohla vidět), fakt, že se nerozhlédla ani později dovodil z toho, že *„jinak by ho musela vidět“*.
20. Žalobkyně tvrdí, že poškozený vůbec nebrzdil. Poškozený tvrdí, že brzdil. Svědek S. nedokázal odpovědět. Na místě žádná brzdná stopa nebyla popsána.
21. Žalobkyně svoji rychlost při přecházení nepopsala. Poškozený tvrdí, že běžela tak rychle, že stihla přeběhnout celý jízdní pruh. Svědek S. uvedl, že žalobkyně šla.
22. Žalobkyně uvedla, že vozidlo poškozeného bylo tak daleko, že se domnívala, že stihne přejít. Poškozený tvrdil, že mu žalobkyně skočila před vozidlo a stihl jí zaregistrovat cca tři metry před srážkou (tj. musel by být již na úrovni sanitního vozidla s ohledem na délku takového vozidla – pozn. soudu). Svědek S. viděl vozidlo poškozeného ve zpětném zrcátku (tj. mimo tzv. „mrtvý úhel“ sanitního vozidla – pozn. soudu).
23. Objektivní zjištění je, že vozidlo žalobce bylo poškozeno na pravé straně, tj. na straně, kde již končil jízdní pruh. Poškozené bylo světlo vozidla žalobce a pravý blatník.
24. První otázkou na základě shora uvedeného, která zpochybňuje plné zavinění žalobkyně, je, zda a jak mohlo dojít ke střetu žalobkyně s vozidlem poškozeného a zda mohl poškozený na vstup žalobkyně do vozovky reagovat.

25. Běžná rychlost chůze je 4 – 5 km/h. Oficiálně změřená nejvyšší rychlost běhu žen byla změřena v roce 1988, a to 39,56 km/h. Běžnou vyšší rychlostí chůze (5 km/h) by tedy mohla žalobkyně třímetrový jízdní pruh překonat za cca 2,16 vteřiny. Tátáž vzdálenost byla při běhu v roce 1988 překonána za cca 0,273 vteřiny.
26. Pokud jel poškozený rychlostí 50 km/h a spatřil žalobkyni na vzdálenost cca tří metrů, tak ke kontaktu jeho vozidla se žalobkyní by došlo za 0,216 vteřiny.
27. Jestliže vozidlo poškozeného bylo poškozeno na pravé straně, musela žalobkyně překonat před nárazem většinu jízdního pruhu. To znamená, že v případě rychlosti vozidla poškozeného 50 km/h a popisu situace dle poškozeného by musela žalobkyně sprintovat přes silnici na hranici světového rekordu žen v běhu na 100 m.
28. Je tak zcela jasné, že k nehodovému ději nemohlo dojít tak, jak tvrdí poškozený, tj. že mu žalobkyně vstoupila před vozidlo ve chvíli, kdy byl od ní vzdálen cca 3 metry.
29. Správní orgán prvního stupně vycházel z toho, že žalobkyně ušla cca tři nebo čtyři kroky o délce 70 cm, než došlo ke střetu s vozidlem poškozeného. Žalobkyně tedy ušla nejméně 2,1 m nebo 2,8 m. Běžnou vyšší rychlostí chůze (5 km/h) k tomu potřebovala 1,512 vteřiny, resp. 2,016. Při rychlosti vozidla 50 km/h, kterou tvrdí poškozený, muselo být vozidlo poškozeného při vkročení žalobkyně do jízdního pruhu 21 m, resp. 28 m daleko.
30. Běžná průměrná kombinovaná (pedál + volant, vč. náběhu brzdného účinku brzd) reakční doba řidiče vozidla dle ustálené soudní praxe je cca 1 vteřina. Z vlastního výpočtu správního orgánu prvního stupně je zřejmé, že poškozený mohl na vstup žalobkyně do vozovky reagovat. V této souvislosti soud připomíná, že v protokolu o nehodě v silničním provozu není v rozporu s tvrzením poškozeného zachycena žádná brzdná dráha od vozidla poškozeného (tj. není prokázáno, že by poškozený brzdil na hranici adheze, což ale neznamená, že by nebrzdil vůbec). Nelze tak osvědčit závěr správního orgánu prvního stupně potvrzený žalovaným, že žalobkyně vstoupila do jízdního pruhu bezprostředně před přijíždějícím vozidlem, jehož řidič již nemohl reagovat.
31. Druhou otázkou na základě shora uvedeného, která zpochybňuje plné zavinění žalobkyně, je, zda se žalobkyně před vstupem do vozovky rozhlédla.
32. Podle názoru soudu správní spis neposkytuje dostatek podkladů pro kategorický závěr správních orgánů, že žalobkyně vstoupila do jízdního pruhu bez rozhlédnutí. Svědek S. sice opakovaně uváděl, že přebíhala silnici, aniž by se rozhlédla, nicméně k dotazu zmocněnce žalobkyně své vyjádření korigoval tak, že *„Před mým autem se určitě nepodívala, to jsem se na ni díval. Já jsem ho viděl, jak se blíží, ale už jsem nestihl nic udělat. Rozhodně se nepodívala, protože jinak by ho musela vidět.“*
33. Sám svědek uvedl, že jeho vozidlo bylo vysoké, tudíž soudu připadá logické, že se žalobkyně nerozhledla *před* jeho vozidlem, neboť by nemohla nic vidět. Skutečnost, že se nerozhledla později, tj. vedle jeho vozidla dovozuje svědek z toho, že by jinak musela přijíždějící vozidlo vidět (což ale sama žalobkyně potvrdila). Svědek tedy svými smysly vnímal situaci *před* jeho vozidlem, pak zjevně sledoval ve zpětném zrcátku přijíždějící vozidlo. Jestli přes A sloupek či roh vozidla viděl nebo mohl vidět případné rozhlédnutí žalobkyně, neuvedl. K tomu soud doplňuje, že se správní orgány nezabýval tím, zda by svědek S. mohl rozhlédnutí žalobkyně přes její kapuci vidět (skutečnost, že měla žalobkyně kapuci svědek uváděl).

34. Jinými slovy není správním spisem prokázáno, že se žalobkyně před vstupem do jízdního pruhu nerozhlédla, tedy není ani prokázáno, zda žalobkyně slovy správního orgánu prvního stupně „*přecházela vozovku bez toho, aniž by se řádně rozhlédla, zda nevstupuje do jízdní dráhy bezprostředně blížícímu se vozidlu, ačkoliv tak jednoznačně učinit měla a mohla. Obviněná v tomto případě pokračovala v chůzi bez toho, aniž by se přesvědčila o situaci za sanitním vozem, přes který nemohla mít dostatečný rozhled a zjevně příjíždějící vozidlo Mercedes tak nemohla vidět.*“
35. Speklativní je v tomto směru závěr správního orgánu prvního stupně, že kdyby se rozhlédla, jistě by do cesty poškozenému nevstoupila, neboť by usoudila, že vozovku již přejít nestihne. Naopak, sama žalobkyně uvedla, že vozidlo viděla a usoudila, že přejít stihne. Zůstává otázkou, zda byla dopravní nehoda pouze důsledkem porušení povinností žalobkyně, nebo kombinací jejího špatného odhadu a jednání poškozeného.
36. Podle § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu platí, že mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
37. Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu platí, že 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,¹⁾ povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.
38. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu 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.
39. S ohledem na princip omezené důvěry je nutné, aby byla jednoznačně zjištěna příčina dopravní nehody, která je zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Není proto bez významu, zda ke střetu s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak chodec, který náhle bez rozhlédnutí do vozovky vstoupil (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 8. 2008, čj. 5 As 32/2008-51).
40. Soud nijak nezpochybňuje závěr žalovaného, že i kdyby se žalobkyně rozhlédla před vstupem do jízdního pruhu, pak by vstupovala do jízdního pruhu s vědomím blížícího se motorového vozidla (což žalobkyně nikdy nezpochybovala), jehož rychlost špatně odhadla. Otázkou zůstává, zda mohl poškozený zaznamenat žalobkyni včas a případně své vozidlo zpomalit tak, aby mohla žalobkyně dokončit přecházení. Závěr žalovaného, že by tomu tak bylo, je spekulativní, neboť se touto otázkou správní orgány vůbec nezabývaly. Teprve poté, co se jím budou správní orgány zabývat, mohou přijmout závěr o možném spáchání přestupku.
41. I další závěry žalovaného jsou spekulativní. Závěr o tom, že by poškozený „*měl nějakým zásadním způsobem porušit pravidla silničního provozu*“, není ničím odůvodněný, neboť

nebyla nijak objektivně (např. z brzdné dráhy) zjišťována rychlost poškozeného. Pokud žalovaný hovoří o tom, že poškozený se nemohl pohybovat rychlostí vyšší, než 50 km/h, neboť náraz ve větší rychlosti by s vysokou mírou pravděpodobnosti měl mnohem horší následky i pro obviněnou, tak pro takové závěry nemá žádné podklady. Předně, v místě je povolená maximální rychlost 50 km/h, což plyne z protokolu o nehodě. Rychlost vozidla poškozeného byla určována pouze tvrzením poškozeného a odhadem správních orgánů (svědek S. nebyl schopen rychlost vozidla poškozeného odhadnout). Pokud by poškozený překročil maximální povolenou rychlost, sám by porušil své povinnosti při provozu na pozemní komunikaci, což by mělo vliv na posouzení míry zavinění žalobkyně. Rychlost vozidla poškozené odvozoval žalovaný ze zranění žalobkyně, resp. z následků nehody pro ni. Jak dovodil ale žalovaný, že otevřená zlomenina pánve, zlomenina lebky a otřes mozku jsou následky nehody v rychlosti do 50 km/h, ze spisu ani z rozhodnutí správních orgánů nijak nevyplývá. Vůbec se žalovaný nezabýval (stejně jako správní orgán prvního stupně) tím, jaký byl konkrétní úrazový děj, tj. nesrovnal následky na vozidle s poškozením zdraví žalobkyně. V této rovině soud poukazuje na to, že případné porušení pravidel silničního provozu ze strany poškozeného by muselo mít odraz v závěru o povinnost žalobkyně nahradit poškozenému škodu a pravděpodobně i v trestní odpovědnosti poškozeného.

42. Srážka vozidla poškozeného se žalobkyní proběhla v pravé přední části vozidla. Nikdo se ve věci nevyjádřil k tomu, zda by mohl poškozený předejít střetu se žalobkyní přibrzděním spojeným s vybočením v rámci jízdního pruhu. Z pohledu soudu je udivující, jak mohla žalobkyně překonat téměř celý jízdní pruh, pokud by „vběhla“ bezprostředně před vozidlo poškozeného. V tomto směru je zcela nepřipadný příklad žalovaného otevřením dveří vozidla stojícího v koloně.
43. Lze jistě souhlasit s tím, že po něm nelze spravedlivě požadovat, aby předpokládal, že *náhle těsně před něj zpoza vozu, přes který nevidí*, vystoupil do silnice chodec. Nicméně, v nyní pojednávané věci nebylo zjištěno, že by žalobkyně vstoupila do vozovky ve vzdálenosti kratší než 50 m od nejbližšího přechodu pro chodce (srov. § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu, dle kterého je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.). Zákon zároveň nezakazuje, aby chodec přecházel pozemní komunikaci v místě, kde je v jednom z pruhů kolona stojících vozidel. Jedná se samozřejmě o rizikové chování, ale pokud takovým chováním neohrozí ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci, nelze v tom spatřovat přestupek
44. Jinými slovy, žalobkyně na dotčeném místě vozovku při splnění dalších podmínek přecházet obecně mohla, nicméně pouze při zachování obecné prevenční povinnosti chovat se tak, aby nezpůsobila dopravní nehodu. Na druhou stranu, řidič motorového vozidla má obecně očekávat, že (jakkoliv je to nepravděpodobné) mu může do jízdní dráhy vstoupit chodec v místě, kde to sám nečeká, o to víc, pokud se oba pohybují v blízkosti zastávky MHD a navíc pokud se řidič chystá odbočovat (srov. § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu). Pro posouzení toho, jakou rychlostí poškozený jel, zda žalobkyně jednala v souladu se zákonem nebo zda poškozený nepřizpůsobil své chování a rychlost jízdy podmínkám na pozemní komunikaci, neposkytuje správní spis dostatek informací.

45. Soud nesouhlasí se žalovaným v tom, že se jedná o jednoduchou dopravní nehodu, a to s ohledem na pochybnosti, které vyplývají ze svědeckých výpovědí ve spojení s objektivně prokázaným poškozením vozidla poškozeného a nikoliv banálním zraněním žalobkyně.
46. S ohledem na uvedené shledal soud napadené rozhodnutí jako nezákonné pro nedostatečné zjištění skutkového stavu a nedostatečné vypořádání odvolacích námitek, ve kterých žalobkyně správně zpochybnila skutkové závěry správního orgánu prvního stupně. Žalovaný, jak sám uvedl, se „*přiklonil k verzi skutkového děje, který vyplývá z výpovědí řidičů S. a P.*“ Tyto výpovědi ale nejsou bezrozporné, naopak oba svědci líčí skutkový děj odlišně, přičemž z výpovědi klíčového svědka S. s přihlédnutím i objektivnímu nálezu v podobě poškození vozidla poškozeného nejsou zřejmé okolnosti nehody tak, aby bylo možné dospět k jednoznačnému závěru o zavinění nehody výlučně žalobkyní. Žalovaný proto neměl odvolání zamítnout jako nedůvodné.

IV. Závěr a náklady řízení

47. Z výše uvedených důvodů soud shledal žalobu důvodnou a napadené rozhodnutí zrušil podle § 76 odst. 1 písm. b) a c) s. ř. s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení. V něm bude žalovaný vázán právním názorem vyjádřeným výše (§ 78 odst. 5 s. ř. s.).
48. Nad rámec uvedeného soud konstatuje, že s ohledem na závěr o nedostatku skutkových zjištění ze strany správních orgánů nevyzval poškozeného ke sdělení, zda se chce zúčastnit jednání jako osoba zúčastněná na řízení.
49. O nákladech řízení soud rozhodl dle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V dané věci měla plný úspěch žalobkyně, proto má právo na náhradu nákladů řízení a soud jí přiznal náhradu nákladů řízení za zaplacený soudní poplatek ve výši 4 000 Kč. Procesně neúspěšný žalovaný na náhradu nákladů řízení nemá právo.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o ní musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 31. března 2025

Petr Sedlák, v. r.
samosoudce

