



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudkyní JUDr. Magdalenou Ježkovou ve věci

žalobce: **A. H.**
zastoupen Mgr. Radoslavem Vagaským, advokátem
se sídlem Českomoravská 2532/19b, 190 00 Praha 9 – Libeň

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královehradeckého kraje**
se sídlem Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 7. května 2025, č. j. KUKHK-12029/DS/2024 - 11 (Pr),

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Včas podanou žalobou namítal žalobce nezákonnost shora identifikovaného rozhodnutí, jímž bylo odvolání žalobce proti rozhodnutí o přestupku Odboru dopravního a správního, oddělení dopravních přestupků Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem č.j. MUDK-ODS/13552-2024/zie 281-2023 ze dne 21. 2. 2024 dle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zamítnuto a

rozhodnutí městského úřadu potvrzeno. Rozhodnutí žalovaného bylo vydáno poté, co zdejší soud rozsudkem ze dne 12. 9. 2024, č.j. 31 A 20/2024-44, zrušil dřívější rozhodnutí žalovaného č.j. KUKHK-12029/DS/2024-3 (Pr) ze dne 3. 4. 2024, neboť mu vytkl, že pro hodnocení skutkových okolností neměl ve spise důkazy a dále, pro případ, že by jeho závěry o skutkových okolnostech byly správné, nehodnotil, zda s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti byl časový úsek 3-4 sekund pro žalobce dostatečný na to, aby mohl učinit vše pro to, aby splnil zákonem o silničním provozu uložené povinnosti, a to zvláště s ohledem na princip omezené důvěry.

II. Žalobní tvrzení

2. Žalobce uvedl, že žalovaný svoje závěry o délce předjížděcího manévru (cca. 40 metrů a cca. 3-4 sekundy) založil na fotografiích obsažených ve spise a na ohledání místa dopravní nehody. Žalovaný dospěl k závěru, že na fotografii je zachycen strom vzdálený od místa střetu 35-36 metrů. Dle tohoto následně žalovaný vypočítal dobu trvání předjížděcího manévru, resp. dobu, po kterou měl žalobce možnost se přesvědčit o bezpečnosti svého manévru (cca. 3-4 sekundy).
3. Žalovaný tak dle žalobce dovodil zavinění žalobce na základě interpretace ve spise založené fotografie a ohledání místa dopravní nehody. Žalovaný v návaznosti na svoje hodnocení důkazů odkazuje na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 67/2011-89 ze dne 31.7.2012, a to bez toho, aby se nějakým způsobem blíže vyjádřil a rozebral, proč měl být časový úsek 3-4 sekundy, ke kterému žalovaný dospěl, dostatečný na to, aby založil zavinění na straně žalobce. Judikatura Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu přikládá mimořádný význam konkrétním skutkovým okolnostem, zejména časovému průběhu nehody, či přesněji časovému úseku, během něhož se řidič (obviněný z přestupku) rozhoduje a zjišťuje, zda může provést odbočovací manévr. Skutkové odlišnosti, odůvodňující aplikaci či naopak odlišení se od jiných judikatorních závěrů, tedy mohou být velice malé a z časového hlediska mohou být až v hodnotách jednotek sekund.
4. Žalovaný, jak žalobce dále uvedl, operuje s časovým úsekem 3-4 sekundy, během kterých měl žalobce příležitost se přesvědčit o možnosti bezpečně odbočit vlevo. I kdyby tedy platil uvedený časový úsek, žalovaný se nijak nevypořádal s konkrétními okolnostmi případu a neposuzoval, zda jím uvedený časový úsek zakládá zavinění na straně žalobce. Bylo povinností žalovaného ve svém rozhodnutí odůvodnit, proč je jím dovozený časový úsek 3-4 sekund na reakci žalobce v tomto konkrétním případě dostatečný pro učinění závěru o jeho zavinění. K tomuto byl žalovaný navíc vyzván i správním soudem. Žalovaný však žádné odůvodnění tohoto nenabídl. Žalovaný k dalším okolnostem na str. 14. a 15. toliko uvádí, že: *„...pokud odvolatel namítá, že rozhledové poměry jsou v místě dopravní nehody zhoršené, o to víc by měl věnovat zvýšené opatrnosti při odbočování na místo ležící mimo vozovku, např. nespolehat se na pohled do zrcátka, ale podívat se přes levou ruku vedle sebe a za sebe.“* Takové strohé vypořádání se s námitkami považoval žalobce za zcela nedostatečné. Dále uvedl, že Nejvyšší správní soud nabádá k posuzování konkrétních okolností případu např. ve svém rozhodnutí ze dne 21. 10. 202, č.j. 9 As 120/2021-24: *„Je všeobecně známo, že se reakční čas řidiče pohybuje kolem dvou sekund za běžné situace. On však řešil složitou situaci, když odbočoval z hlavní silnice ve špatně přehledné křižovatce za tmy. Pokud měl dle znalce vidět předjíždějící vozidlo 2,5 sekundy před střetem, jeho reakční doba byla minimálně 2 sekundy, a na vlastní reakci měl 0,5 sekundy, aby zabránil střetu, což je zcela nedostatečné. I pokud by vozidlo viděl, jedinou možnou reakcí bylo strhnout vůz vpravo, kde jej však*

předjíždělo zprava jiné vozidlo. Navíc předjíždějící vozidlo neviděl. Na rozdíl od závěru soudu byla situace na vozovce složitější, musel sledovat i jiné překážky.“

5. Žalobce zdůraznil, že v průběhu správního řízení opakovaně poukazoval, že nehodě, posouzení, které je předmětem tohoto řízení, nepřecházela standardní dopravní situace. Žalobce se nacházel ve svatební koloně, která ovlivňovala plynulost jízdy a nutila žalobce sledovat mnohem více jiných aspektů než za běžné dopravní situace. Vozidlo s fotografem jedoucí na čele kolony vybočovalo ze svého jízdního pruhu, což žalobci ztěžovalo orientaci a přehled ohledně situace v protisměru. Dále bylo i nezanedbatelnou skutečností, že cesta byla lemována z obou stran stromy, jejichž stín taktéž znepřehledňoval orientaci při pohledu do zpětného zrcátka. Rada žalovaného, že se měl žalobce v takovém případě podívat přes levou ruku vedle sebe a za sebe, pak významně prodlužuje reakční dobu řidiče. Dopravní situace v tomto případě jednoznačně vybočovala z rámce standardu a i v případě, že by platil výpočet doby dle žalovaného, nelze dojít k závěru, že žalobce nezachoval dostatečnou míru opatrnosti. S tím se žalovaný nijak nevypořádal a odkaz na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 67/2011-89 ze dne 31.7.2012 sám o sobě nemůže stačit.
6. Žalobce vyslovil přesvědčení, že míra opatrnosti, kterou zachoval, je zcela v rámci mantinelů tzv. principu omezené důvěry. Žalobce před odbočením vlevo v dostatečném předstihu signalizoval změnu směru jízdy a rovněž si opakovaně kontroloval situaci v protisměru a vozidla před sebou a za sebou s vědomím toho, že na daném úseku komunikace je zákaz předjíždění. Žalobce trval na tom, že podstatou tzv. principu omezené důvěry je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (např. nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 ze dne 25.10.2016, který se týká přímo nehody předjíždějícího vozidla s vozidlem odbočujícím vlevo; nebo nálezy Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1711/20 ze dne 21.12.2020), nikoliv, že jeho důvěra v to, že ostatní řidiči dodržují dopravní předpisy má být apriori omezena. Tento výklad žalobce vyplývající z uvedených nálezů Ústavního soudu nelze odbýt bez dalšího způsobem, jak to provedl žalovaný, tedy že případy, které posuzoval Ústavní soud, nejsou skutkově shodné. Na výkladu tzv. principu omezené důvěry nemohou skutkové okolnosti nic měnit. Samozřejmě, platí, že princip omezené důvěry je nutné aplikovat v konkrétním případě s ohledem na skutkové okolnosti, avšak podstata principu se vlivem skutkových okolností nemění. Žalobce upozornil, že se žalovaný nevypořádal ani s jeho námitkou, že v správním řízení nebylo prokázáno, že by se žalobce zachoval v rozporu s tzv. principem omezené důvěry.
7. Žalobce závěrem připomenul, že žalovaný byl správním soudem poučen, aby před vydáním rozhodnutí doplnil důkazy a náležitě zjistil skutkový stav, tedy založil k němu do spisu důkazy a dále pak skutkový stav vyhodnotil a zavinění žalobce posoudil s ohledem na konkrétní skutkové okolnosti a princip omezené důvěry. Žalovaný však toliko doplnil do spisu důkazy ke skutkovým okolnostem dopravní nehody, avšak již nepřistoupil k hodnocení konkrétních skutkových okolností, a to i ve vztahu k tomu, zda s ohledem na ně a princip omezené důvěry lze dospět k závěru, že žalobce nesplnil požadavky plynoucí ze zákona o silničním provozu.

III. Vyjádření žalovaného

8. Žalovaný uvedl, že skutkový děj, tak jak je popsán v žalobou napadeném rozhodnutí, je shodný se skutkovým dějem, tak jak jej popsal správní orgán I. stupně. Žalovaný pouze provedl korekci ve vzdálenosti 245 m, kterou označil ve svém rozhodnutí správní orgán I. stupně, jako vzdálenost, kdy začalo předjíždět os. vozidlo zn. Peugeot Rifter. Žalovaný nejprve svým výpočtem a následně metodou pozorování a měřením na místě dopravní nehody dne 28. 4. 2025, opětovně zjistil, že poloha předjíždějícího os. vozidla zn. Peugeot Rifter, je cca. 60-70 metrů před místem střetu. Tato korekce ve vzdálenosti, kterou provedl žalovaný, nemá vliv na skutkovém posouzení předmětné dopravní nehody, neboť tento chybný výpočet správního orgánu I. stupně v odůvodnění, ve vzdálenosti předjíždějícího vozidla zn. Peugeot Rifter, nemohl ovlivnit chování žalobce, ke kterému došlo těsně před samotným střetem obou vozidel. K tomu odkázal na str. 12 a 13 žalobou napadeného rozhodnutí.
9. Dále žalovaný konstatoval, že v žalobou napadeném rozhodnutí na str. 12 není uvedeno, že se vozidlo zn. Peugeot Rifter pohybovalo před srážkou v levém jízdním pruhu nejméně 40 metrů, ale „...poloha předjíždějícího os. vozidla zn. Peugeot Rifter je cca. 60-70 metrů před místem střetu.“. Nadto žalovaný uvádí, že na fotografii, která je na str. 35 spisového materiálu, je již vozidlo zn. Peugeot Rifter jasně viditelné v protisměru. Takže, pokud je toto předmětné vozidlo zachyceno již v protisměru 60-70 metrů před místem střetu jedoucí rychlostí 60-70 km/h, pak je zcela logické, že do protisměru muselo najet ještě dřív, tedy před více než 60-70 metry a ne méně, jak uvádí v tomto bodě žalobce. Z tohoto vztahu plyne i časový údaj 3-4 sekundy, který měl žalobce na to, aby se přesvědčil, zda může bezpečně odbočit vlevo na místo mimo vozovku. Na závěr tohoto bodu žalovaný uvedl, že není pravdou tvrzení žalobce, že byl navíc určen jako jediný viník nehody, neboť dne 12. 12. 2023 vydal správní orgán I. stupně pod č.j. MUDKODS/ 104906-2023/zie 28155-2023 dle ust. §§ 88 odst. 2, 90 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a dle ust. §§ 140 odst. 1, 150 správního řádu příkaz, kterým uznal vinným ze spáchání přestupku dle ust. § 125c odst. 1, písm. k) zákona o silničním provozu, pana J. K., řidiče zmiňovaného os. vozidla zn. Peugeot Rifter.
10. Žalovaný rovněž konstatoval, že časový úsek 3 až 4 sekundy podrobně rozebral na str. 11-13 žalobou napadeného rozhodnutí a dále u bodu Ad II/6,7). Zopakovat, že jde o údaj, který vychází z hodnocení důkazů z předmětného spisového materiálu, zejména svědeckých výpovědí a zmiňované fotografie ze str. 35 spisového materiálu. Jde o údaj, který má minimální parametry, neboť žalovaný je přesvědčen, že tento časový údaj byl zřejmě delší. Nadto žalovaný uvedl, že samotná hodnota časového úseku, kdy bylo os. vozidlo zn. Peugeot Rifter v protisměru, není v tomto konkrétním případě úplně podstatná, neboť toto vozidlo předjíždělo kolonu vozidel v době, kdy začal žalobce odbočovat a měl tedy pro rozhodnutí k odbočení více času, s lepším výhledem dozadu, než kdyby jej začalo předjíždět vozidlo jedoucí těsně za ním, tedy oproti standardní situaci v silničním provozu.
11. Závěrem žalovaný upřesnil, že předložená citace judikatury žalobcem je obsahem části II. Obsah kasační stížnosti žalobcem a vyjádření žalovaného, nejedná se tedy o posouzení NSS. Dále uvedl, že v judikované věci se dopravní nehoda stala za snížené viditelnosti (28. 12. v 17:40 hodin), tedy za jiných podstatných podmínek než předmětná dopravní nehoda.
12. Na závěr žalovaný dodal, že souhlasí s žalobcem, že nešlo o „standardní“ dopravní situaci, tím spíše měl právě žalobce dbát zvýšené opatrnosti, než započal úkon – odbočování vlevo

na místo ležící mimo vozovku (viz ust. § 21 odst. 1) zákona o silničním provozu - „*Při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*”

IV. Vyjádření žalobce

13. Žalobce upozornil, že žalovaný nijak nepracuje se skutečností, že k předjíždění dochází v pravotočivé zatáčce, co do jisté míry ovlivňuje viditelnost předjíždějícího vozidla ve zpětném zrcadle. I proto je daný úsek označen značkou zákazu předjíždění.
14. Dále uvedl, že v rozhodnutí žalovaného zcela absentuje posouzení konkrétních okolností případu, neboť žalovaný se nijak nevypořádal s otázkou, zda časový úsek 3-4 sekund, ke kterému dospěl, zakládá v tomto konkrétním případě zavinění na dopravní nehodě na straně žalobce; a dále, že tzv. princip omezené důvěry nebyl ze strany žalovaného aplikován správně.
15. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě navíc souhlasí se žalobcem, že v projednávaném případě nešlo o standardní dopravní situaci (třetí odst. na str. 4.). Tím spíše se pak měl žalovaný ve svém rozhodnutí zabývat posouzením konkrétních okolností, tedy zda časový úsek 3-4 sekund lze považovat vzhledem k nim za dostatečný.
16. Žalobce závěrem uvedl, že ani ve vyjádření k žalobě žalovaný nepodává odůvodnění, zda časový úsek 3-4 sekund bylo možné s ohledem na konkrétní okolnosti případu považovat za dostatečný, a tedy lze dospět ke vzniku zavinění na dopravní nehodě na straně žalobce.

V. Přezkoumání věci krajským soudem

17. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v řízení podle části třetí hlavy druhé dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) bez nařízení jednání za splnění podmínek daných ust. § 51 odst. 1 uvedené právní úpravy. Dospěl k následujícím skutkovým zjištěním a právním závěrům.
18. Z průběhu správního řízení je zřejmé, že žalovaný provedl, na základě závěrů vyslovených ve zrušujícím rozsudku zdejšího soudu ze dne 12. 9. 2024, sp. zn. 31 A 20/2024, na místě předmětné dopravní nehody důkazy mimo ústní jednání. Učinil tak cíleně v době, aby stav vegetace v době provedení důkazu, byl velmi podobný stavu předmětné dopravní nehody, konkrétně dne 28. 4. 2025. Podstatou provedení důkazů bylo ustanovit a zaměřit strom, který je výše zmiňován na str. 35 spisového materiálu správního orgánu I. stupně. Žalobce se z účasti na tomto procesním úkonu omluvil. Metodou pozorování a měření na místě dopravní nehody dne 28. 4. 2025, žalovaný zjistil, že strom, který je na fotografii čl. 33 vpravo u okraje vozovky jako první v řadě, je stromem, jenž je jako první z pohledu k obci Zaloňov. Je vzdálen 36 metrů od místa střetu. Dále prostým pozorováním žalovaný zjistil, že na úrovni tohoto stromu se nachází zhruba třetí vozidlo v jedoucí koloně. Pokud se vychází z délky vozidla 4 - 5 metrů, a při dodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly v koloně při rychlosti 30-40 km/h, jež by mohla být, dle předmětné fotografie, maximálně do 10 metrů, ale nejspíše méně, tak poloha předjíždějícího os. vozidla zn. Peugeot Rifter je cca 60 - 70 metrů před místem střetu. Tomuto faktu odpovídá i vzájemný rozdíl rychlostí vozidel, neboť dle svědeckých výpovědí svědků dopravní nehody: J. K., D. T., M. Š., K. J. a M. V., vyslechnutých správním orgánem I. stupně, jednoznačně vyplývá, že rychlost kolony vozidel, včetně vozidla žalobce, byla v rozmezí 30 - 40 km/h. Dále svědci shodně uvedli, že rychlost vozidla zn. Peugeot Rifter, které kolonu vozidel předjíždělo, byla v rozmezí 60 - 70 km/h. Do místa střetu tedy, dle předmětné fotografie, zbývaly cca 3 - 4 sekundy. Tento závěr učinil žalovaný na základě nově provedeného důkazního řízení vyvolaného shora vzpomínaným zrušujícím rozsudkem zdejšího soudu.
19. Dále je z průběhu správního řízení zřejmé, že vpravo ve směru jízdy vozidel je ve vzdálenosti 82,6 m, dle protokolu o nehodě v silničním provozu, umístěna svislá dopravní značka B 21a – zákaz předjíždění. Na úrovni této dopravní značky žalobce, dle jeho vyjádření ve výpovědi, zapnul levý blinkr, začal brzdit a podíval se do levého zpětného zrcátka, v němž neviděl žádné vozidlo, které by kolonu předjíždělo. Následně pak, kdy s vozidlem začal odbočovat, podíval se opět do levého zpětného zrcátka a žádné vozidlo, které by jej předjíždělo, neviděl. Následně pak žalobce, na otázku položenou správním orgánem I. stupně připustil, že při druhém pohledu muselo jít o mrtvý úhel. Z technického hlediska lze připustit, že v době, kdy vozidlo žalobce bylo na úrovni dopravní značky B 21a, tak řidič vozidla zn. Peugeot Rifter ještě nepředjížděl, eventuálně tento jízdní úkon teprve započal.
20. Krajský soud se ztotožnil s názorem žalovaného, že z ohledání místa dopravní nehody a z fotografií pořízených v době ohledání je zcela zjevné, že vozidlo zn. Škoda Octavia má poškozeny od střetu s vozidlem Peugeot levé přední dveře, levý přední blatník, přední nárazník. Naproti tomu vozidlo zn. Peugeot Rifter má poškozený pravý přední blatník, přední nárazník, pravé přední světlo, pravé přední kolo. Z těchto údajů tak lze dovodit charakter střetu obou vozidel.

21. V souladu s platnou právní úpravou lze nepochybně konstatovat, že řidič, který odbočuje, musí dávat včas znamení o změně směru jízdy, zejména s ohledem na rychlost a vzdálenost vzadu jedoucích vozidel. Zvýšené opatrnosti musí řidič dbát zejména při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci. Před odbočením se řidič musí přesvědčit, jestli není předjížděn. V souladu s ust. § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu musí řidič před a při odbočování splnit tři základní povinnosti, tedy musí dát znamení o změně směru jízdy, nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a současně musí dbát zvýšené opatrnosti.
22. Dále je třeba zohlednit, že řidič vozidla zn. Peugeot Rifter předjel do místa střetu tři vozidla (vozidlo Dacia, Peugeot 807 a Škoda Scala) a po celou dobu tohoto úkonu – přejíždění se tak pohyboval v levém jízdním pruhu.
23. Z takto vyspecifikovaného skutkového zjištění, zejména z důkazů založených ve správním spise, tedy svědeckých výpovědí a fotografie ze str. 35 spisového materiálu, svědčí ve prospěch úvahy žalovaného, že časový úsek na reakci žalobce mohl trvat déle než 3 až 4 sekundy. Nadto žalovaný důvodně vycházel z předpokladu, že vozidlo zn. Peugeot Rifter předjíždělo kolonu vozidel v době, kdy začal žalobce odbočovat a měl tedy pro rozhodnutí k odbočení více času, s lepším výhledem dozadu, než kdyby jej začalo předjíždět vozidlo jedoucí těsně za ním, tedy oproti standartní situaci v silničním provozu. Nelze tedy přisvědčit žalobní námitce, dle níž se žalovaný nevypořádal s konkrétními okolnostmi případu. Žalovaný naopak řádně posoudil a uzavřel, že uvedený postup založil zavinění na straně žalobce. Žalovaný sice v napadeném rozhodnutí výslovně nehodnotí časový úsek 3 až 4 sekundy tak, jak mu uložil zdejší soud, nicméně tato skutečnost nezpůsobuje nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, neboť žalovaný postavil svoji právní argumentaci na důkazech provedených dne 28. 4. 2025 mimo ústní jednání na základě závěrů vyslovených ve zrušujícím rozsudku zdejšího soudu ze dne 12. 9. 2024, sp. zn. 31 A 20/2024. Z ní lze dovodit, že časový úsek na reakci žalobce mohl trvat, jak již bylo shora konstatováno, i déle než 3 až 4 sekundy.
24. Krajský soud se dále ztotožňuje s názorem žalovaného, který při hodnocení skutkového stavu odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu obsaženou v jeho rozsudku ze dne 31. 7. 2012, č.j. 2 As 67/2011-89, *„Je tak zjevné, že splnila první povinnost, kterou zákon při odbočování ukládá, neboť dala (řidička) včasné znamení o změně směru jízdy; současné snížení rychlosti je třeba chápat jako jeden z úkonů souvisejících s plněním povinnosti dbát zvýšené opatrnosti. Tyto úkony samy o sobě nicméně nemohou postačovat, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích při odbočování na místo mimo tyto komunikace. S ohledem na princip tzv. omezené důvěry platí, že bylo povinností žalobkyně patřičně se přesvědčit, zda není předjížděna jiným vozidlem, a to v právě rámci povinnosti dbát zvýšené opatrnosti, neboť to že domněle splnila všechny iniciační povinnosti před zahájením samotného manévru odbočení, neznamená, že neměla přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může svou určitou povinnost porušit. Jinak řečeno, v okamžiku, kdy žalobkyně dala znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalila, nemohla se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo ji například nezačne předjíždět zleva. V tomto ohledu je i bez významu to, že řidič M., který započal žalobkyni předjíždět již v době, kdy dávala znamení o změně směru jízdy vlevo, a jel vyšší než maximální povolenou rychlostí v obci, jednal protiprávně. Protiprávnost jeho chování nemůže zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobkyně a tím ji vyvinut. Žalobkyně nemůže svalovat vinu jedině a pouze na řidiče M., neboť sama svým počínáním taktéž nepochybně porušila pravidla provozu na*

pozemních komunikacích. Nejvyšší správní soud v této souvislosti podotýká, že nikterak nezpochybňuje vinu řidiče M. a poukazuje na to, že tento řidič byl za své protiprávní jednání správním orgánem rovněž potrestán. Krajský soud nicméně tuto otázku neposoudil správně, neboť zákonnou povinnost dbát při odbočování zvýšené opatrnosti vyložil příliš restriktivně. „...„Ze znaleckého posudku je tedy naprosto zřejmé, že žalobkyně odbočovala vlevo v době, kdy již byla předjížděna. Měla přitom reálnou možnost předjíždějící vozidlo vidět, dbala-li by zvýšené opatrnosti, jak jí to při tomto manévru ukládá zákon. Této povinnosti mohla dostát minimálně tím, pokud by se včas podívala do zpětného zrcátka a sledovala tak situaci za sebou. Na základě uvedeného lze uzavřít, že se žalobkyně měla před započítím odbočovacího manévru přesvědčit o situaci za sebou, což bezpečně učinit mohla; pokud by tak totiž učinila, odbočovací manévr by (při respektování požadavku zvýšené opatrnosti) vůbec nemohla zahájit, neboť již byla předjížděna jiným vozidlem.“

25. K námitce žalobce upozorňující na zhoršené rozhledové podmínky v místě dopravní nehody, odkazuje krajský soud ve shodě s názorem žalovaného na samotný Protokol o nehodě v silničním provozu, v němž je konstatováno, že místo dopravní nehody je přehledné, rozhledové poměry řidičů nejsou sníženy. Pokud by však za dané situace byly opravdu rozhledové podmínky zhoršené, tím spíše by bylo povinností žalobce věnovat odbočování zvýšenou pozornost.
26. Krajský soud souhlasí s názorem žalobce, že podstatou tzv. principu omezené důvěry je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (např. nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 ze dne 25.10.2016, který se týká přímo nehody předjíždějícího vozidla s vozidlem odbočujícím vlevo; nebo nálezy Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1711/20 ze dne 21.12.2020). Jedná se ovšem o důvěru omezenou. Na účastníkovi provozu se tedy logicky vyžaduje, že by měl přiměřeně počítat s tím, že jiný účastník provozu na pozemních komunikacích může určitou povinnost porušit, ačkoliv mu zákon takovou možnost neumožňuje. V projednávané věci tedy v okamžiku, kdy žalobce dal znamení o změně směru jízdy vlevo a zpomalil, nemohl se bez dalšího bezpečně spoléhat na to, že všichni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat své povinnosti a nikdo je neporuší, například tím, že bude ignorovat zákaz předjíždění, neboť jak již konstatoval Nejvyšší správní soud, „*protiprávnost takového chování nemůže zhojit nedostatek rozumné obezřetnosti žalobce a tím jej vyvinít*“. V daném případě svým počínáním nepochybně porušili pravidla provozu na pozemních komunikacích oba účastníci řízení, což je navíc stvrzeno tím, že řidič vozidla zn. Peugeot Rifter byl za své protiprávní jednání správním orgánem rovněž potrestán.
27. Ze skutkových okolností považuje krajský soud za zřejmé, že žalobce odbočoval vlevo za situace, kdy jej již předjíždělo shora vzpomínané vozidlo. Povinností žalobce přitom bylo dbát zvýšené opatrnosti a shlédnutím do zpětného a levého zrcátka sledovat situaci za sebou. Měl tak přiměřeně počítat s tím, že další účastník řízení může nějakou povinnost danou zákonem o silničním provozu porušit. Konkrétní skutkové okolnosti přitom nasvědčují, že časový úsek 3-4 sekund byl pro žalobce dostatečný na to, aby mohl učinit vše pro to, aby splnil zákonem o silničním provozu uložené povinnosti, i s ohledem na princip omezené důvěry.
28. Krajský soud rovněž souhlasí s názorem žalovaného, že chyba v měření, kterou provedl správní orgán I. stupně, nemůže mít vliv na skutkovém posouzení předmětné dopravní

nehody, neboť chybný výpočet spočívající ve vzdálenosti předjíždějícího vozidla zn. Peugeot Rifter, nemůže ovlivnit chování žalobce, ke kterému došlo těsně před samotným střetem obou vozidel.

29. Z výše uvedeného tak lze nepochybně dovodit, že žalobce naplnil svým jednáním všechny znaky přestupku.
30. Krajský soud z výše uvedených důvodů shledal, že námitky uplatněné žalobcem jsou nedůvodné, a proto žalobu dle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
31. Výrok o nákladech řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl ve věci úspěšný, právo na náhradu nákladů řízení mu proto nevzniklo. Ze spisu nevyplývalo, že by žalovanému náklady řízení nad rámec jeho běžné úřední činnosti vznikly.

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 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Hradec Králové 29. října 2025

JUDr. Magdalena Ježková v. r.
samosoudkyně