



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: R. C., nar. X, bytem X

právně zastoupen Mgr. Martinem Pechem, advokátem se sídlem Plzeň,
Purkyňova 15

proti

žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje, Škroupova 18, 306 13 Plzeň

v řízení o žalobě ze dne 2. 4. 2025 proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 1. 2025, č. j. PK-DSH/20622/24

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 29. 10. 2024 č.j. SZ MMP/502940/24 (dále jen rozhodnutí správního orgánu I. stupně) byl žalobce uznán vinným z porušení ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“) ve znění účinném do 31. 12. 2023 a z naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, spáchaného formou nedbalosti vědomé a z porušení ust. § 30 odst. 1 zákona o silničním provozu a z opakovaného naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, spáchaného formou nedbalosti vědomé, neboť dne 18. 10. 2023 v době okolo 8. 35 hod jako řidič vozidla tovární značky IVECO ML 120 E, RZ X, jel v Plzni, po vozovce účelové pozemní komunikace parkoviště v Obchodní ul. v prostoru před budovou společnosti Supellex s.r.o, Obchodní č. 1, ve směru jízdy od Podnikatelské ul. k Folmavské ul. Při projíždění prostoru před předmětnou budovou se nechoval ohleduplně a ukázněně tak, aby svým jednáním neohrožoval majetek jiných osob ani svůj vlastní, a své chování nepřizpůsobil zejména situaci v provozu na pozemních komunikacích a svým schopnostem, když za účelem couvání vybočil do protisměrné části vozovky (přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, porušením ust. § 4 písm. a) téhož zákona. Tento manévr učinil bez užití směrového světla (přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu porušením ust. § 30 odst. 1 téhož zákona. Toto jednání žalobce bylo příčinou dopravní nehody, kdy došlo ke střetu levé přední části jím řízeného vozidla s pravou zadní část vozidla tov. značky Dodge Challenger, RZ: X řidiče J. K., nar. X, trv. bytem M. T., který při jízdě stejným směrem v uvedenou dobu předjížděl zleva. Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na zúčastněných vozidel. Za toto jednání byla žalobci v souladu s ust. § 41 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky podle ust. § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 2 000 Kč. Současně byla žalobci uložena povinnost nahradit náklady správního řízení, jejichž paušální částka byla z důvodu vypracovaného znaleckého posudku z oboru dopravy navýšena na částku ve výši 6 000 Kč

2. Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně se žalobce bránil odvoláním, o němž bylo rozhodnuto žalobou napadeným rozhodnutím tak, že se odvolání 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. Žalobce žalobu odůvodnil tím, že napadené rozhodnutí považuje za věcně nesprávné a nezákonné. Uvedl, že oba správní orgány velmi pečlivě odůvodnily své rozhodnutí, nicméně přestupkové řízení je vázáno zásadou „in dubio pro reo“, tedy nastoupí-li sebemenší pochybnosti o vině obviněného, je třeba jej obvinění zprostit, tedy řízení zastavit. Dle znaleckého posudku Ing. Antonína Žaluda existovala z technického hlediska možnost, že žalobce předjíždějící automobil Dodge neviděl. Nebylo tedy možné ze dvou technicky možných nastalých situací simulovaných znalcem říct, jak k nehodě skutečně došlo. Není proto pravdou, že by nebylo pochyb o tom, že by viníkem dopravní nehody v jakékoliv ze znalcem posuzovaných a simulovaných variant nehodového děje měl být žalobce. V rámci posouzení znaleckého posudku nejde o to, zda je některá varianta méně pravděpodobná či v rovině spekulací, jak naznačily v odůvodnění správní orgány, ale rozhodně byla taková eventualita možná. Z uvedené zásady především vyplývá, že správní orgány nemohou spekulovat v neprospěch obviněného. Není ani rozhodné, z výpovědi kterého řidiče vzejde varianta pro žalobce příznivější, právě kvůli nutnosti důsledné aplikace zásady „in dubio pro reo“. Postup správního orgánu, kdy si vytvoří z obou výpovědí variantu, jež je obviněnému nepříznivá, byť je nejpravděpodobnější, je nesprávný, a tudíž i nezákonný. Žalobce již v závěrečném návrhu připomněl, že k nehodě navíc došlo na účelové komunikaci a nikoli na standardní silnici. Na účelové komunikaci nebylo dělicí čarou

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

rozděleno, že by se mělo jednat o dva jízdní pruhy, tedy pokud správní orgány neustále řeší údajné vybočení žalobce do levého jízdního pruhu, zatěžují své rozhodnutí nepřezkoumatelností. Žalobce nebyl povinen dávat znamení o změně směru jízdy, neboť směr své jízdy neměnil, pouze si drobně nadjel, aby mohl velkým nákladním automobilem odbočit ostře vpravo. Jeho nadjetí je ale dle názoru žalobce ve stejném právním režimu jako je např. manévrování na parkovišti, ostatně i jeho nízká rychlost odpovídá pouze manévrování a nikoli najetí do protilehlého silničního pruhu, jak je záležitost posuzována správními orgány. Pokud by se předjížděla teoreticky dvě vozidla na parkovišti, těžko by správní orgány argumentovaly shodně jak v tomto případě, přestože se jedná o analogický případ. Z uvedeného důvodu žalobce navrhl, aby bylo žalobou napadené rozhodnutí zrušeno a věc byla žalovanému vrácena k dalšímu řízení.

III.

Vyjádření žalovaného k žalobě

4. Žalovaný ve svém vyjádření ze dne 23. 4. 2025 uvedl, že dle něj není žaloba důvodná, a navrhl její zamítnutí. Žalobní námitky se v zásadě kryjí s námitkami odvolacími, a proto má zato, že se s nimi podrobně vypořádal v odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí, na něž odkazuje.

5. Žalovaný považuje za nepochybné, že viníkem dopravní nehody je žalobce, který bez toho, aniž by dal znamení o změně směru jízdy vlevo, vybočil do levého protisměrného jízdního pruhu v momentě, kdy byl předjížděn, což shodně vyplývá z výpovědi jeho i řidiče předjíždějícího vozidla Dodge, čímž porušil ust. § 30 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Za situace, kdy žalobce nedal znamení o změně směru jízdy, nemohl za ním jedoucí řidič vědět, že bude vybočovat vlevo, a proto mu nic nebránilo v legálním předjetí žalobcova pomalu jedoucího vozidla. Ze znaleckého posudku plyne, že řidič vozidla Dodge v žádné z technicky přijatelných variant skutkového děje nemohl střetu zabránit a zároveň neporušil žádné pravidlo silničního provozu a žalobce je proto výhradním viníkem dopravní nehody. Pokud tvrdí, že si pouze lehce nadjel, neboť chtěl ostře zatočit vpravo, pak je nutno uvést, že při podání vysvětlení před policejním orgánem i při ústním jednání žalobce naopak konstantě tvrdil něco jiného, a sice to, že si najížděl vlevo do protisměrného jízdního pruhu, aby mohl posléze couvat za budovu. Pokud žalobce hledá analogii s pohybem po parkovišti, pak je nutné upozornit, že i při pohybu na parkovišti je třeba při změně směru jízdy, zejména zajiždění na parkovací místo, vyjíždění z něj apod. rovněž dávat znamení o změně směru jízdy příslušným směrem.

6. Žalovaný má rovněž za to, že na str. 6 až 8 napadeného rozhodnutí odůvodnil, proč má za to, že žalobci lze klást za vinu rovněž porušení ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť bylo prokázáno, že za situace, kdy bez spuštěného znamení o změně směru jízdy vlevo vybočoval do levého jízdního pruhu, se dostatečně nepřesvědčil, že tímto manévrem nemůže ohrozit řidiče jedoucího za ním.

7. Žalovaný setrvale tvrdí, že před vybočením vlevo nezastavil, a do levého jízdního pruhu najel plynule. V této variantě skutkového děje je přitom skutkový stav jednoznačný – žalobce mohl vidět, že je předjížděn, neboť v momentě, kdy se mohl naposledy přesvědčit o situaci za sebou, předjíždějící vozidlo najíždělo do levého jízdního pruhu, nebo se již pohybovalo v levém jízdním pruhu a o porušení ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích proto nemůže být nejmenších pochyb.

8. Řidič vozidla Dodge tvrdí, že žalobce před vybočením do levého jízdního pruhu na okamžik zastavil, avšak toto tvrzení je v rozporu se skutkovou verzí samotného žalobce, který na svých skutkových tvrzeních v tomto směru nic nezměnil ani v podané žalobě. V případě kratšího časového úseku mohl žalobce vidět, že vozidlo Dodge zahajuje předjíždění, v případě delšího časového úseku by vozidlo Dodge bylo ještě v pravém jízdním pruhu za jeho vozidlem a žalobce by tudíž nemusel vidět, že je předjížděn. Žalovaný však má zato, že v případě, kdy žalobce zastavil, nebo jel velmi pomalu a současně nedával znamení o změně směru jízdy vlevo, pak mohl legitimně očekávat, že bude předjížděn, byť se vozidlo Dodge mohlo ještě nacházet v pravém jízdním pruhu. To platí tím spíše, že pokud by žalovaný vycházel ze skutkové verze řidiče Dodge, jež je pro žalobce příznivější, musel by vyjít rovněž z jeho tvrzení, že před započítím předjíždění dával znamení o změně směru jízdy vlevo, na něž měl žalobce reagovat tím spíše, že řidiči za ním jedoucího vozidla nehodlal vybočení vlevo předem signalizovat. Sám žalobce navíc ve své výpovědi uvedl, že naposledy před odbočením nekontroloval situaci v levém zpětném zrcátku, nýbrž v pravém, což samo o sobě lze kvalifikovat jako porušení ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť tak činil v okamžiku, kdy ostatním řidičům nesignalizoval vybočení do levého jízdního pruhu, a tudíž s ohledem na svoji rychlost ev. stání, mohl rozumně očekávat, že bude předjížděn, resp. objížděn.

9. S námitkou žalobce ohledně vlivu kategorie pozemní komunikace na právní posouzení věci se žalovaný vypořádal na str. 9 napadeného rozhodnutí, na něž odkazuje.

IV.

Replika žalobce

10. Žalobce ve svém vyjádření ze dne 11. 5. 2025 uvedl, že správní orgán opětovně namítá, že žalobce měl při kolizi přejet do protisměrného jízdního pruhu, přičemž je třeba opětovně zdůraznit, že na účelové komunikaci žádný protisměrný pruh není a nebyl vyznačen.

11. Pokud správní orgán abstrahuje z výpovědí obou účastníků srážky jejich tvrzení a určuje z nich pouze verzi, jež je nevýhodná pro žalobce, pak nesprávně aplikuje stěžejní zásadu přestupkového práva „in dubio pro reo“, navíc za situace, kdy existuje znalecký posudek, jenž výslovně uvádí takovou možnost, kdy žalobce objektivně nemohl vidět, že je předjížděn, přičemž taková možnost vyplývá i z výpovědi druhého řidiče, jemuž správní orgán evidentně věří mnohem více než žalobci.

IV.

Posouzení věci soudem

12. O věci samé bylo rozhodnuto s ohledem na stanovisko účastníků bez jednání v souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s.

13. 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.

V.

Rozhodnutí soudu

14. Žaloba není důvodná.

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

15. Ze správního spisu soud zjistil skutečnosti, jež zcela korespondují se skutkovým stavem popsaným v napadených rozhodnutích.

16. Z úředního záznamu o podání vysvětlení ze dne 8. 11. 2023 vyplývá, že žalobce mj. uvedl, že před manévrem couvání za roh budovy (viz výše popsané místo nehody), kde se chtěl otočit, si chtěl nadjet vlevo, dal levý rejď a s vozidlem si začal mírně nadjíždět, přičemž se podíval do levého a následně do pravého zpětného zrcátka, žádné vozidlo za sebou neviděl a začal si nadjíždět, přičemž neměl zapnutý žádný směrový ukazatel. Ve chvíli těsně před zastavením vozidla ucítil velkou ránu. Z toho, kde druhý řidič s vozidlem zastavil, a z místa, kam se jednotlivé úlomky rozletěly, usuzuje, že řidič jel velmi nepřiměřenou rychlostí. Má zato, že dopravní nehodu způsobili oba dva polovinou 50/50.

17. Z úředního záznamu o podání vysvětlení dne 18. 10. 2023 vyplývá, že druhý účastník nehody, J. K. řidič vozidla Dodge Challenger, uvedl, že při jízdě po výše uvedené vozovce viděl před sebou jedoucí větší vozidlo, jež následně dojel. Toto před ním jelo krokem, proto přibrzdil, a chvíli jel rovněž krokem, cca do 5 km/h, čekal, co bude řidič druhého vozidla dělat. Toto vozidlo nemělo zapnuta varovná světla ani žádný jiný směrový ukazatel, a proto se rozhodl, že je předjede. Tento úkon započal, a když byl cca půlkou svého vozidla před druhým vozem, ucítil náraz do pravé zadní boční části, ihned zastavil, vystoupil a dal se do řeči s druhým řidičem, jenž uvedl, že jej vůbec neviděl a uznal, že neměl zapnutý blinkr a následně jej osočil, že on měl jet se svým vozidlem příliš rychle.

18. Příkazem Magistrátu města Plzně ze dne 8. 1. 2024 č.j. MMP/011242/24 byl žalobce uznán vinným z porušení ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu ve znění účinném do 31.12. 2023, a k naplnění skutkové podstaty přestupku ve smyslu ust. § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona, spáchaného formou nedbalosti vědomé, za což mu byla uložena pokuta ve výši 2 000 Kč dle ust. § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu

19. Proti tomuto příkazu podal žalobce odpor. Ve věci bylo nařízeno ústní jednání na den 26. 2. 2024. Žalobce ve své výpovědi popsal skutkový děj shodným způsobem jako při podání vysvětlení. Dále uvedl, že je s ohledem na místo zastavení druhého vozidla po střetu a místa, na něž byly odhozeny střepy z žalobcova vozidla přesvědčen, že viníkem nehody je druhý řidič, který musel s ohledem na uvedené je hodně rychle, proto nesouhlasí s jeho vyjádřením ohledně rychlosti jeho vozidla 5 km/h. On sám druhé vozidlo zaregistroval až ve chvíli střetu. Uvedl, že za zavinění nehody může řidič druhého vozidla. Je pravdou, že při podání vysvětlení se vyjádřil ohledně zavinění odlišně, neboť toto vyjádření vycházelo z okolností na místě nehody, avšak poté, co si to promyslel, dospěl k závěru, že příčinou nehody byla vysoká rychlost jízdy druhého vozidla.

20. Řidič druhého vozidla, J. K., byl téhož dne vyslechnut jako svědek, vypovídal shodně jako při podání vysvětlení. Doplnil, že vozidlo žalobce zaregistroval v době, kdy přijíždělo na uvedené parkoviště a odbočovalo směrem ke společnosti Supellex, popojíždělo pomalu a následně zastavilo. Svědek zastavil za ním a pak jej objížděl, v té době se nákladní vozidlo pomalu rozjelo, přičemž nic nenaseďovalo tomu, že bude odbočovat vlevo. Při předjíždění vozidla žalobce svědek zvýšil rychlost své jízdy asi na 20 až 30 km/h, přičemž v době, kdy byl se svým vozidlem asi na úrovni poloviny délky objížděného nákladního vozidla, zaregistroval, že se toto začalo rozjíždět a svojí přední částí vybočovat vlevo, přičemž na vozidle v té době nebylo v činnosti žádné znamení o změně směru jízdy. Přestože se snažil odbočit vlevo, došlo ke střetu levé přední části nákladního vozu s pravými předními dveřmi jeho vozidla. Od nákladního vozidla zůstal na

vozovce plast z předního nárazníku, přičemž druhý řidič si je uklidil blíže ke svému vozidlu, neboť byly v protisměru.

21. Ve věci byl vypracován soudním znalcem Ing. Antonínem Žaludem; z oboru Doprava – silniční a městská, analýza příčin dopravních nehod technika jízdy, technický stav vozidel dne 5. 8. 2024 znalecký posudek č. 037390/2024 za účelem analýzy nehody, jež je předmětem tohoto řízení. Z posudku mj. vyplývá, že konečné postavení vozidel po dopravní nehodě nebylo zjištěno, neboť vozidla byla před příjezdem hlídky PČR odstavena, a z tohoto důvodu nebylo jejich konečné postavení zaměřováno. Kromě pole střepů nebyly na místě PČR zjištěny žádné další stopy, nebyla zanechány žádné brzdné ani jízdní stopy vozidel, a z tohoto důvodu znalec při řešení pohybu před střetem přihlédl k výpovědím obou účastníků dopravní nehody před správním orgánem. Protože žalobce ve své výpovědi na rozdíl od řidiče druhého vozidla neuvedl, že by před najetím si vlevo s vozidlem Iveco zastavil, řešil znalec předstřetový pohyb obou vozidel ve dvou variantách. Při první variantě vozidlo Iveco nezastavilo a obě vozidla se pohybovala plynule až do střetu, přičemž nákladní vozidlo začalo vybočovat vlevo 1,33 s před střetem a v tom okamžiku mohl řidič druhého vozidla reagovat na vozidlo Iveco najíždějícího do jeho jízdního koridoru, přičemž vozidlo Iveco se v tomto okamžiku mohlo pohybovat rychlostí cca 10 km/h s odchylkou 10 % a vozidlo Dodge rychlostí cca 20 km/h s touže odchylkou. V době, kdy se žalobce mohl naposledy přesvědčit o situaci za svým vozidlem, bylo vozidlo Dodge již v levém jízdním pruhu u zadní části nákladního vozidla, a žalobci nic nebránilo v tom, aby za sebou toto jedoucí vozidlo viděl.

22. Při druhé posuzované variantě vozidlo žalobce zastavilo před začátkem vybočování vlevo a za ním zastavilo vozidlo Dodge v době 1,65 s před střetem. V tom okamžiku se nákladní vozidlo žalobce mohlo pohybovat rychlostí cca 8 km/h a vozidlo Dodge rychlostí cca 20 km/h, obě s odchylkou 10 %. V době, kdy se žalobce mohl naposledy přesvědčit o situaci za svým vozidlem, začínalo vozidlo Dodge najíždět vedle jeho vozidla a žalobce mohl vidět za sebou cca polovinu přední části vozidla Dodge najíždějícího do levého jízdního pruhu vedle vozidla žalobce, přičemž v tomto okamžiku se vozidlo žalobce pohybovalo rychlostí cca 2 km/h a vozidlo Dodge rychlostí cca 10 km/h, opět s odchylkou 10 %. V okamžiku, kdy začalo vozidlo Dodge najíždět za vozidlem žalobce do levého jízdního pruhu a pohybovalo se rychlostí cca 4 km/h a vozidlo Iveco se začalo rozjíždět a pohybovalo se rychlostí cca 0,3 km/h, opět s odchylkou 10 %, nemusel žalobce ve zpětném zrcátku vidět za sebou vyjíždějící vozidlo Dodge do levého jízdního pruhu vedle svého vozidla.

23. Co se týká možnosti zabránění střetu řidiči obou vozidel, pak při první zamýšlené variantě se obě vozidla pohybovala do místa střetu bez zastavení. Žalobce se mohl přesvědčit o situaci za svým vozidlem před začátkem vybočování vlevo v časovém úseku cca 2,22 až 3,23 s před střetem vozidel. V tomto okamžiku bylo vozidlo Dodge již za vozidlem žalobce částečně již v levém pruhu a žalobci nic nebránilo v tom, aby za sebou uvedené vozidlo viděl. Pokud by následně nevybočil vlevo, nedošlo by ke střetu obou vozidel.

24. Při druhé zamýšlené variantě, v situaci, že obě vozidla před začátkem vybočování vozidla žalobce zastavila, mohl žalobce při rozjezdu před začátkem vybočování vlevo v časovém okamžiku cca 2,54 s před střetem přesvědčit se o situaci za svým vozidlem. V tomto okamžiku začalo vozidlo Dodge vybočovat vlevo za vozidlem žalobce a tento mohl za sebou vidět cca polovinu přední části vozidla Dodge. Pokud mělo toto vozidlo zapnutý ukazatel změny směru jízdy vlevo, pak mohl žalobce vyhodnotit, že jej bude vozidlo předjíždět, a pokud by následně nevybočil vlevo, ke střetu vozidel by nedošlo. Pokud však vozidlo Dodge nemělo v této době ukazatel změny směru jízdy zapnutý, žalobce nemusel předpokládat, že jej bude uvedené vozidlo

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

předjíždět. V době, kdy se mohl žalobce při rozjezdu před začátkem vybočování vlevo v časovém okamžiku cca 3,55 s před střetem přesvědčit o situaci za svým vozidlem, začalo vozidlo Dodge najíždět za vozidlo žalobce do levého jízdního pruhu a pohybovalo se rychlostí cca 4 km/h a vozidlo žalobce začalo rozjíždět, a pohybovalo se rychlostí cca 0,3km/h, s odchylkou 10 %. V tomto okamžiku nemusel žalobce ve zpětném zrcátku vidět za sebou vyjíždějící vozidlo Dodge do levého jízdního pruhu vedle svého vozidla, a mohl tedy zahájit manévr vybočení vlevo a následně již střetu obou vozidel zabránit nemohl.

25. Jak vyplývá z výpovědí obou řidičů, žalobce před začátkem vybočení vlevo neuvedl na svém vozidle v činnost žádný ukazatel změny směru jízdy, což znamená, že řidič vozidla Dodge nemohl vědět, že následně vybočí vozidlo žalobce vlevo, a začal tedy vozidlo žalobce předjíždět, a to v okamžiku cca 1,33 s před střetem, přičemž v tomto okamžiku mohl řidič vozidla Dodge reagovat na vozidlo žalobce najíždějícího do jeho jízdního koridoru, a v tomto okamžiku již střetu obou vozidel zabránit nemohl.

26. Žalobce poprvé zaregistroval vozidlo Dodge až v době střetu, z čehož vyplývá, že jel plynulou jízdou až do místa střetu, a pokud se tedy před začátkem vybočování vlevo podíval do levého zpětného zrcátka, musel by vidět za sebou předjíždějící vozidlo Dodge. V tomto je jeho výpověď technicky nepřijatelná. Z jeho výpovědi ovšem dále vyplývá, že se podíval do levého zpětného zrcátka, pak do pravého zpětného zrcátka a začal točit volantem, což znamená, že se jedná o delší časový okamžik o cca 1 až 2 s, než se mohl naposledy přesvědčit před začátkem vybočování vlevo o situaci za svým vozidlem, a tedy v tom okamžiku nemusel za sebou vozidlo Dodge vidět, neboť to bylo v tomto okamžiku ještě v zákrytu za jeho vozidlem. Výpověď řidiče vozidla Dodge je z technického hlediska přijatelná, a to, když uvádí, že vozidlo žalobce před začátkem vybočování vlevo zastavilo, a on za ním zastavil. Toto je z technického hlediska možné, a nelze to jednoznačně vyvrátit.

27. Žalobci byla dána možnost seznámit se s podklady rozhodnutí a provedenými důkazy a vyjádřit se k nim v souladu s ust. § 36 odst. 3 správního řádu. Následně byla vydána výše uvedená rozhodnutí.

28. Dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na silničních komunikacích „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.“

29. Dle ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na silničních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2023 „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, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.“

30. Dle ust. § 30 odst. 1 zákona o provozu na silničních komunikacích ve znění účinném do 31. 12. 2023: „Znamení o změně směru jízdy musí řidič dávat kromě případů uvedených v jednotlivých ustanoveních také vždy při změně směru jízdy, vybočování z něho, nebo jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“

31. Žalobce namítá, že správní orgán z více skutkových variant zpracovaných znalcem vyšel z těch, jež jsou pro něj méně příznivé, a má zato, že není správný závěr správních orgánů obou stupňů, že bylo nepochybně prokázáno, že viníkem dopravní nehody je on, neboť v jedné z variant skutkového děje nemusel před vybočením do protisměrného jízdního pruhu vidět, že je předjížděn.

32. Soud tuto námitku neshledal důvodnou. Žalobce pomíjí příčinu vzniku dopravní nehody, a to, že ke střetu obou vozidel došlo v příčinné souvislosti s tím, že nedal žádné znamení o změně směru jízdy, když se snažil vybočit vlevo, a proto vlevo za ním jedoucí řidič vozidla Dodge Challenger nemohl předpokládat vybočení vozidla žalobce do jeho jízdní dráhy.

33. Jak vyplývá z výše citovaného znaleckého posudku, při posuzování varianty, kdy vozidlo žalobce nezastavilo, a obě vozidla se pohybovala plynule až do střetu, ve chvíli 1,33 s před střetem mohl řidič vozidla Dodge reagovat na vozidlo žalobce najíždějící do jeho jízdního koridoru. V tomto okamžiku se vozidlo žalobce mohlo pohybovat technicky přijatelnou rychlostí cca 10 km/h a vozidlo Dodge technicky přijatelnou rychlostí cca 20 km/h, obě vozidla s odchylkou 10 %. Žalobce se mohl naposledy přesvědčit o situaci za svým vozem v časovém okamžiku cca 2,22 s, kdy již vozidlo Dodge Challenger bylo v levém jízdním pruhu u zadní části vozidla žalobce, jemuž ve výhledu na uvedené vozidlo nic nebránilo. I při uvažovaném delším čase cca 3,23 s se žalobce mohl přesvědčit o situaci za svým vozem, přičemž v tom okamžiku vozidlo Dodge najíždělo již vedle vozidla žalobce. V uvedených časových okamžicích před střetem vozidel žalobci dle znalce nic nebránilo v tom, aby za sebou předmětné vozidlo viděl, přičemž pokud by následně nevybočil vlevo, pak by ke střetu vozidel nedošlo.

34. Při druhé uvažované variantě, kdy vozidlo žalobce před začátkem vybočování vlevo zastavilo, stejně tak jako za ním vozidlo Dodge, se v čase 1,65 s před střetem mohlo vozidlo žalobce pohybovat technicky přijatelnou rychlostí cca 8 km/h, a vozidlo Dodge 20 km/h, obě hodnoty s tolerancí 10 %. V časovém okamžiku cca 2,54 s, kdy se žalobce mohl naposledy přesvědčit o situaci za svým vozidlem, začínalo vozidlo Dodge najíždět vedle vozidla žalobce, a mohl vidět za sebou cca polovinu přední části vozidla Dodge najíždějícího do levého jízdního koridoru vedle jeho vozidla, které se v tom okamžiku pohybovalo technicky přijatelnou rychlostí 2 km/h a vozidlo Dodge 10 km/h, opět s tolerancí 10 %. V tomto okamžiku nemusel žalobce ve zpětném zrcátku za sebou vyjíždějící vozidlo Dodge vedle svého vozidla vidět. V časovém okamžiku cca 2,54 s před střetem se mohl žalobce přesvědčit o situaci za svým vozidlem, přičemž v tomto okamžiku začalo vozidlo Dodge vybočovat vlevo za vozidlo žalobce, jenž za sebou mohl vidět cca polovinu přední části vozidla Dodge. Pokud by toto vozidlo mělo zapnutý ukazatel změny směru jízdy vlevo, pak mohl žalobce vyhodnotit, že jej bude toto vozidlo předjíždět, a pokud by následně nevybočil vlevo, ke střetu vozidel by nedošlo. Pokud však vozidlo Dodge v té době zapnutý ukazatel změny směru jízdy nemělo, nemusel žalobce v tom okamžiku předpokládat, že jej toto vozidlo bude předjíždět. V okamžiku cca 3,55 s před střetem již žalobce za sebou vyjíždějící vozidlo vidět nemusel, a mohl tedy zahájit manévr odbočení vlevo, přičemž následně již střetu zabránit nemohl. Řidič vozidla Dodge mohl na vozidlo žalobce najíždějící do jeho jízdního koridoru reagovat cca 1,33 s před střetem, přičemž v tomto okamžiku však již střetu obou vozidel zabránit nemohl.

35. Obě výše uvedené varianty jsou dle znalce technicky přijatelné a nelze je jednoznačně vyloučit. Z jejich popisu je zřejmé, že námitka žalobce týkající se údajně nepřiměřené rychlosti řidiče vozu Dodge, jež dle něj byla příčinou vzniku dopravní nehody, nemá žádnou oporu v provedených důkazech, a proto není důvodná. Zároveň je ze znalce podrobně popsanych možných variant děje zřejmé, že řidič vozidla Dodge mohl na situaci – zcela teoreticky – reagovat

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

pouze ve druhé popsané variantě, avšak až v čase 1,33 s před střetem, v důsledku čehož střetu fakticky zabránit již nemohl. Řidič tohoto vozidla tedy v žádné z technicky přijatelných popsaných variant skutkového děje střetu vozidel zabránit nemohl, a zároveň svým jednáním žádné pravidlo silničního provozu, narozdíl od žalobce, neporušil. V této souvislosti zároveň žalobce pomíjí, že případný podíl na dopravní nehodě a odpovědnost s tím spojená je u každého řidiče hodnocena zcela samostatně.

36. Znalec dále shledal žalobcem popsanou variantu skutkového děje jako technicky nepřijatelnou, na rozdíl od výpovědi řidiče druhého vozidla. Ze závěrů znalce je tedy zřejmé, že příčinou vzniku dopravní nehody jednoznačně bylo výlučně jednání žalobce, jenž nedal znamení o změně směru jízdy svého vozidla, a to za situace, kdy se dostatečně nepřesvědčil, zda manévrem spočívajícím ve vybočení do levého jízdního koridoru neohrozí řidiče jedoucího za ním, čímž porušil ust. § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích a ust. § 30 odst. 1 téhož zákona, neboť nepřizpůsobil své chování situaci v provozu na uvedené komunikaci. Žalovaný v té souvislosti případně připomíná, že správní orgán prvního stupně prioritně vyšel ze skutkové verze tvrzené konstantně a opakovaně žalobcem, dle níž vybočil do levého jízdního pruhu plynule, bez zastavení. Žalobce se svým jednáním dopustil přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích.

37. Dále žalobce namítá, že nebylo přihlédnuto k tomu, že k nehodě došlo na účelové komunikaci, kde nejsou odděleny jízdní pruhy, a proto žalobce nemohl vědět, že vybočuje do protisměrného jízdního pruhu, tudíž nemusel dávat znamení o změně směru jízdy, neboť směr jízdy neměnil, pouze si drobně nadjel, aby mohl velkým nákladním automobilem odbočit ostrě vpravo, tedy v zásadě jen manévroval jako na parkovišti. I v tomto ohledu se soud s argumentací žalovaného ztotožňuje. Komunikace, na níž k nehodě došlo, je účelová, a s ohledem na definici uvedenou v § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích představuje komunikaci pozemní, která je veřejně přístupná, tedy se na ni vztahují výše uvedená zákonná ustanovení včetně povinnosti signalizovat změnu směru jízdy. Provoz na této komunikaci nebyl stanoven jako jednosměrný a žalobce tak byl povinen v případě vybočení signalizovat změnu směru své jízdy, přičemž absence značení pravého a levého jízdního pruhu je v té souvislosti bezpředmětná. Ani tuto žalobní námitku proto soud neshledal důvodnou.

38. Rozhodnutí správního orgánu prvního stupně i žalobou napadené rozhodnutí tvoří z hlediska soudního přezkumu jeden celek a soud je proto jako celek přezkoumal a dospěl k závěru, že spisový materiál obsahuje dostatek důkazů potřebných ke zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti v rozsahu, který byl potřebný pro rozhodnutí o přestupku. Správní orgány své závěry řádně a logicky odůvodnily, když uvedly, z jakého skutkového stavu vycházely, a z jakých důvodů ke svým závěrům dospěly, přičemž prioritně při zjišťování skutkového děje vycházely z tvrzení samotného žalobce. Napadené rozhodnutí je prosté žalobcem vytýkaných vad, postup správních orgánů shledal soud zcela v souladu se zákonem. 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

Shodu s prvopisem potvrzuje H. K.

39. 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 25. 11. 2025

Mgr. Jaroslava Křivánková v.r.
samosoudkyně