



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudcem JUDr. Petrem Indráčkem v právní věci

žalobce: **L.V.**
zastoupeného JUDr. Petrem Kocurem, advokátem
sídlem Osvobození 829, 735 14 Orlová - Lutyně

proti
žalovanému: **Krajský úřad Moravskoslezského kraje**
sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 2. 2019 č. j. MSK 174817/2018, sp. zn. DSH/35333/2018/Fra, o dopravním přestupku,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím ze dne 13. 2. 2019 č. j. MSK 174817/2018, sp. zn. DSH/35333/2018/Fra žalovaný Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor dopravy a chytrého regionu zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Magistrátu města Ostravy ze dne 27. 11. 2018 č. j. SMO/769051/18/DSČ/JeřK. Tímto rozhodnutím byl žalobce uznán vinným z přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů („zákon o silničním provozu“), kterého se měl z nedbalosti dopustit tím, že dne 22. 5. 2018 v 7:29 hod řídil osobní motorové vozidlo Audi, RZ X, po ulici Podzámčí ve Slezské Ostravě, ve směru jízdy od ulice Těšínské k ulici Na Karolině, kde při vjíždění na železniční přejezd tramvajové dopravy Dopravního podniku Ostrava, a. s., nerespektoval svislou dopravní značku P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, doplněný o svislou dopravní značku A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“, na železniční přejezd vjel přesto, že byla vidět zleva přijíždějící tramvajová souprava T3, e.č. X, v důsledku čehož došlo ke středu obou vozidel. Tímto jednáním měl žalobce porušit ust. § 29 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu. Za tento přestupek mu byla podle ust. § 125c odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 3 000 Kč a podle ust. § 125c odst. 6 písm. c) bod 3 zákona o silničním provozu zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu dvou měsíců počínaje dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Současně byla žalobci uložena povinnost zaplatit náklady spojené s projednáním přestupku paušální částkou 1 000 Kč zvýšenou o 5 000 Kč v souvislosti s vypracováním znaleckého posudku.
2. Žalobce podal proti shora uvedenému rozhodnutí včasnou žalobu, ve které poukázal na skutečnost, že v průběhu správního řízení tvrdil, že dopravní nehodě objektivně nemohl zabránit, jelikož v rámci zajištění řádného rozhledu na pravou a levou stravu musel zastavit své vozidlo na místě, tak jak v tomto případě učinil. K prokázání tohoto tvrzení navrhoval, aby byla provedena řádná fotodokumentace z místa vytýkaného přestupku a to konkrétně z jeho výhledových poměrů jako řidiče. Podle žalobce byla provedena fotodokumentace policistou z místa na úrovni kapoty auta, tím zadokumentoval výhledové poměry žalobce vadně. Z těchto nesprávných výhledových poměrů vycházel i znalec Ing. P. S. při vypracování znaleckého posudku. Žalovaný si přes opakované žádosti žalobce vyžádal zprávu Dopravního podniku Ostrava za účelem zjištění, kdy naposledy byla posečena tráva před dopravní nehodou, resp. jak vysoká tato tráva byla v době posekání krátce po dopravní nehodě z levé i z pravé stravy předmětné komunikace.
3. Žalovaný navrhoval zamítnutí žaloby žalobce jako nedůvodné.
4. Krajský soud vycházel z napadeného rozhodnutí žalovaného ze dne 13. 2. 2019 č. j. MSK 174817/2018, sp. zn. DSH/35333/2018/Fra a z obsahu správního spisu žalovaného téže spisové značky, jakož i z obsahu správního spisu Magistrátu města Ostravy, odboru dopravně správních činností sp. zn. S-SMO/327388/18/DSČ a poté dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Při řízení o žalobě žalobce vycházel přitom krajský soud z ustanovení § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) a ze skutkového a právního stavu, který tu byl dán v době rozhodování žalovaného správního orgánu, přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích žalobních bodů (ust. § 75 odst. 1, 2 s. ř. s.).

5. Z hlediska skutkových zjištění vyplývajících z připojeného správního spisu správního orgánu I. stupně vzal v daném případě krajský soud za prokázány následující skutečnosti:

- z oznámení přestupku adresovaného Magistrátu města Ostravy, odboru dopravně správních činností Policií ČR, dopravní inspektorátem Ostrava, že tento dopravní inspektorát oznámil výše uvedený přestupek žalobce;
- z protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 22. 5. 2018, že rovněž obsahuje popis vytykaného přestupku žalobce. Součástí tohoto protokolu je i nákres dopravní nehody, v němž je zaneseno postavení žalobcova vozidla po dopravní nehodě a postavení tramvajové soupravy, včetně stop provozní kapaliny a úlomku laku. Dále byl připojen zápis ze záznamu paměťové karty tramvajové soupravy vozidel s evidenčním číslem 929-941 ze dne 22. 5. 2018, z něhož lze zjistit, že souprava začala přibrzďovat brzdou provozní (signál č. 8) ze vzdálenosti 30 – 41 metrů před zastavením s rychlostí 40,8 km/ hod a poté je zaznamenám dvakrát aktivní výstražný zvonek (signál č. 11), poprvé ze vzdálenosti 33 metrů před zastavením po dobu cca 0,5 sekund a podruhé ze vzdálenosti 28,3 metrů před zastavením po dobu cca 2,5 sekundy;
- ze záznamu Dopravního inspektorátu Policie ČR Ostrava ze dne 22. 5. 2018, že žalobce k dopravní nehodě uvedl, že s ním jela tehdy kamarádka T. P. Přijel na tramvajový přejezd po ulici Těšínské a věděl, že musí dát přednost v jízdě. Zastavil proto na výhledu a podíval se vpravo, potom vlevo a potom zase vpravo a vlevo, žádnou tramvaj neviděl, avšak vzápětí došlo k nárazu tramvaje zleva. Svého zavinění si není vědom, protože v době střetu stál a to již asi pět sekund. Tramvaj před nárazem vůbec neviděl, musela jet hrozně rychle. Zastavit na výhledu, aby dobře viděl, musel zastavit až v profilu jízdy tramvaje, která do něj následně narazila. Na dotaz, jak je možné, že tramvaj neviděl, když se opakovaně rozhlížel, uvedl, že musela jet rychle. Spolujedoucí T. P. uvedla, že seděla vpředu na místě spolujezdce a jízdu sledovala. Přijeli na tramvajový přejezd a zastavili. Ona se podívala vpravo a potom vlevo a vzápětí došlo k nárazu tramvaje jedoucí zleva. K tomuto nárazu došlo do tří vteřin po zastavení. Proč zastavili v profilu jízdy tramvaje, neví. Tramvaj podle ní jela určitě vyšší rychlostí, než je v místě povoleno. Řidička tramvaje M. N. uvedla, že řídila tramvaj linky č. 10, evidenčních čísel vozů X. V soupravě bylo asi 50 lidí a všichni seděli. Přijela k místu, kde se koleje kříží se silnicí, proto zpomalila, na jakou rychlost, neví. Na zastávce, která se v místě nachází, nezastavuje, proto se plynule blížila k silnici. Najednou viděla asi ve vzdálenosti 10 – 15 metrů jak zpoza zastávky zprava vyjelo pomalu nějaké vozidlo a zastavilo. Zastavilo v profilu kolejíště, ale i přes okamžité brzdění střetu již nedokázala zabránit. Tento úřední záznam je doplněn náčrtem dopravní nehody, výstupem z paměťové karty tramvajové soupravy a jeho přílohou je fotografická dokumentace z dopravní nehody;
- dne 16. 7. 2018 vydal správní orgán I. stupně oznámení o zahájení o přestupku, které doručil žalobci, jehož předvolal k ústnímu jednání na den 6. 8. 2018;
- z protokolu o ústním jednání před správním orgánem I. stupně, že žalobce při něm uvedl, že dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě!“ respektoval, jelikož s vozidlem zastavil tak, aby měl náležitý rozhled vpravo i vlevo. Není pravdou, že by vjel na přejezd přesto, že by byla vidět tramvaj přijíždějící zleva. Pokud by

tramvaj jela pomaleji, mohl by couvnout a umožnit jí průjezd. V rozjezdu mu bránila vysoká tráva po pravé straně jeho jízdy a částečně i na levé straně. Příčinou nehody spatřuje v tom, že musel najet blíže ke kolejím, aby mohl vidět vpravo i vlevo. Další příčinou byla rychlost tramvaje, která podle slov řidičky po nehodě byla 70 km/hod. Žalobce i jeho právní zástupce u jednání navrhovali vypracování znaleckého posudku ohledně zjištění příčiny vzniku dopravní nehody. Železniční přejezd obecně považují za nebezpečný, nepřehledný a nezajištěný světelnou signalizací. Tím, že byla provedena výstavba Karoliny, došlo ke zvýšení frekvence dopravy na přejezdu. Žalobce dále navrhoval, aby bylo zjištěno, kdy došlo k posekání trávy před dopravní nehodou a po dopravní nehodě po stranách ulice Podzámčí u kolejí. Tráva byla v době dopravní nehody vysoká cca 1,5 metrů. Fotodokumentace byla prováděna dle žalobce policistou, který stal na úrovni kapoty auta, přičemž správně měl výhledové poměry fotit z místa řidiče;

- dne 27. 8. 2018 bylo konáno další jednání správního orgánu I. stupně. Při něm byla vyslechnuta svědkyně M. N., která uvedla, že dne 22. 5. 2018 kolem 7:30 hod řídila tramvaj T3 e.č. X, linky č. 10 po zvláštním tělese, které není součástí pozemní komunikace, ve Slezské Ostravě, ve směru jízdy od Hranečnicku na Výstaviště. Přijížděla k zastávce Důl Zárubek, kde linka č. 10 nestaví. Když přijížděla k této zastávce uviděla, jak ke kolejím najelo osobní auto, které zastavilo v průjezdném prostoru. Na to začala brzdit elektromagnetickou brzdou a došlo ke střetu s tímto autem. Na další dotazy uvedla, že nedokáže uvést, kde poprvé viděla vozidlo Audi a s jakou rychlostí jela, to neví. Dále byla při tomto jednání vyslechnuta svědkyně T. P., která uvedla, že v den dopravní nehody jela jako spolujezdkyně svého kamaráda, tj. žalobce v osobním autě a jeli z Orlové, kolem Dolu Zárubek ke Karolině a odtud na Hulváky, kde má školu. Přijížděli k přejezdu tramvajové soustavy a zastavili na stopce, podívali se doleva, doprava. Díky tomu, že tam z obou stran je špatná viditelnost, postavili se více na pravou stranu, protože tam byla vysoká tráva. Pak se podívali vlevo a v tu chvíli do nich vrazila tramvaj. Ze zkušeností ví, že řidička tramvaje nedodržela rychlost, kterou by měla projíždět přes ulici Podzámčí. Má za to, že měla jet rychlostí 20 – 30 km/hod. Během jízdy s žalobcem nemluvila, aby ho nerozptylovala a rádio rovněž nebylo zapnuto. Vzpomíná si, že tramvaj před vyjetím na ulici Podzámčí nezvonila. Přejezd je v daném úseku nepřehledný a druhý den na stejném místě bylo okolí vozovky díky nehodě posečeno;
- ze znaleckého posudku z oboru dopravy znalce Ing. P. S. krajský soud zjistil mimo jiné to, že místo dopravní nehody se nachází na silnici Podzámčí v místech, kde dochází ke křížení s tramvajovými kolejemi. Po levé straně z pohledu řidiče vozidla Audi před přejezdem se nachází tramvajová zastávka, která částečně vytváří zakrytý výhled do míst, odkud z levé strany přijíždí tramvaj k tramvajovému přejezdu. Na pravé straně se nachází zatravněný prostor. Řidič vozidla, který přijíždí k tramvajovému přejezdu po ulici Podzámčí od ulice Těšínská, musí na základě dopravního značení před přejezdem zastavit před hranicí tramvajového přejezdu. Z těchto míst je dobrý rozhled na přijíždějící tramvaj, zejména na levou stranu, kde tramvajové těleso je v přímém směru a dohled je na velkou vzdálenost. Znalec na grafickém zobrazení znázornil rozhled žalobce, jakožto řidiče vozidla Audi v době, kdy tramvaj se nacházela ve vzdálenosti 32 metrů před místem střetu a žalobce s vozidlem se nacházel ve vzdálenosti cca 2,2 metry před místem střetu, to je cca 1 metr před hranicí tramvajového přejezdu. Dodal, že v těchto místech, pokud by

žalobce zůstal stát se svým vozidlem, měl dostatečně rozhled na levou stranu, odkud po tramvajovém tělese přijížděla tramvaj k přejezdu. K tomu znalec připojil grafické zobrazení pohledu z vozidla žalobce, které stojí v místech cca 2,2 metry před místem střetu na přijíždějící tramvaj z levé strany; k tomuto grafickému zobrazení je připojena fotografie žalobcova vozidla zachycující pohled vnitřní přední části vozidla, z níž je patrné, že z levé strany je dobrý výhled bez vysokého travního porostu. Znalec provedl analýzu nehodového děje s využitím simulačního výpočtového programu Virtual Crash, verze 2.2 a uvedl, že řidička tramvaje přijížděla po levém úseku tramvajového tělesa k přejezdu po ulici Podzámčí, projížděla tramvajovou zastávku Důl Zárubek, kde tramvaj nezastavuje. V době cca 3,5 sekund před střetem se tramvaj nacházela ve vzdálenosti cca 33 metrů před místem střetu a jela rychlostí ve výši 42 km/hod. V té době k přejezdu přijíždělo vozidlo Audi, kterou svou rychlost jízdy zpomalovalo. V době cca 3,5 sekund před střetem se vozidlo Audi nacházelo ve vzdálenosti 2,2 metrů před místem střetu a jelo rychlostí ve výši cca 15 km/hod. V té době již oba řidiči měli na sebe dobrý výhled a mohli se navzájem pozorovat. Řidička tramvaje v těchto místech s největší pravděpodobností začala reagovat na jízdu řidiče vozidla Audi. Řidič vozidla Audi svou jízdu zastavil v místech koridoru jízdy tramvaje, přední části svého vozidla těsně před pravou kolejí. To bylo v době 2,4 sekund před střetem a v té době se tramvaj nacházela ve vzdálenosti 21 metrů před místem střetu a jela rychlostí ve výši 42 km/hod. V těchto místech řidička tramvaje začala tramvajovou soupravu brzdít kolejnicovými brzdami a současně použila výstražný zvonec. Řidič vozidla Audi zůstal stát v místě, kde své vozidlo zastavil, tj. v koridoru jízdy tramvaje. Řidička tramvaje po celou dobu tramvajovou soupravu brzdila, střetu však nezabránila a následně došlo k nárazu pravé přední a boční části prvního vozu tramvajové soupravy do přední části stojícího vozidla Audi. V době nárazu tramvaj jela rychlostí cca 20 km/hod a vozidla Audi v době nárazu stálo. Po střetu tramvaj za stálého brzdění došla do své konečné polohy, která se nacházela ve vzdálenosti cca 6 metrů za místem střetu, vozidla Audi bylo odhozeno částečně na pravou stranu a částečně do protisměru své původní jízdy. Znalec učinil závěr, že z technického hlediska se řidiči vozidel mohli poprvé vidět vzhledem k zakrytému výhledu tvořeného tramvajovou zastávkou v době cca 3,4 sekund před střetem. V té době se řidič vozidla Audi nacházel ve vzdálenosti cca 1 metr před hranicí tramvajového přejezdu a řidička tramvaje se nacházela ve vzdálenosti cca 33 metrů před místem střetu. Pokud by žalobce jako řidič vozidla Audi v těchto místech své vozidlo zastavil, tak jak mu to přikazuje dopravní značení před tramvajovým přejezdem, dopravní nehodě by zabránil. Znalec v závěru svého posudku dále uvedl, že ze zpracovaného rozboru rozhledových poměrů řidiče vozidla Audi vyplývá, že měl možnost pozorovat přijíždějící tramvaj již v místech, kdy přední část vozidla Audi se nacházela před hranicí tramvajového přejezdu. Z fotodokumentace pořízené Policií ČR při ohledání místa dopravní nehody a pracovníkem Dopravního podniku není zřejmé, že travnatý porost, jak na levé, tak i na pravé straně by zabraňoval rozhledu na přijíždějící tramvaj po tramvajovém tělese, zejména za předpokladu, že tramvaj je vysoká cca 3 metry;

- z protokolu o ústním jednání správního orgánu I. stupně ze dne 1. 11. 2018, že při něm byly provedeny listinné důkazy, včetně shora uvedeného znaleckého posudku. K námitkám právního zástupce žalobce ke znaleckému posudku ze dne 1. 10. a 8.

10. 2018 správní orgán I. stupně konstatoval, že s otázkou travnatého porostu kolem pozemní komunikace se vyrovná v písemném vyhotovení rozhodnutí, stejně tak jako s otázkou kvality fotodokumentace. Navrhované důkazy žalobce považoval správní orgán za nadbytečné;

- dne 27. 11. 2018 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí o přestupku žalobce.

Součástí správního spisu je odvolání žalobce proti tomuto rozhodnutí ze dne 3. 12. 2018. O tomto odvolání, jak již bylo shora uvedeno, rozhodl žalovaný žalobou napadeným rozhodnutím.

6. Krajský soud připomíná, že zákonnost napadeného rozhodnutí přezkoumal toliko v rámci žalobních bodů souladu s dispoziční zásadou vyplývající z ust. § 75 odst. 2 věty první s. ř. s. V napadeném rozhodnutí nezjistil přitom takové vady, k nimž by byl povinen přihlédnout i bez návrhu, nebo které by způsobovaly jeho nicotnost (ust. § 76 s. ř. s.). V projednávané věci vznesl žalobce v podstatě zásadní a jediný žalobní bod spočívající v tom, že předmětné dopravní nehodě objektivně nemohl zabránit, jelikož neměl k tomu potřebné výhledové podmínky, tedy rozhled jak na pravou tak i levou stranu. Musel proto své vozidlo zastavit na místě tak, jak v daném případě učinil. Ve znaleckém posudku znalec Ing. P. S. jsou zadokumentovány fotografie na straně 7 tohoto posudku dole zachycující dopravní situaci, včetně dopravního značení před předmětným tramvajovým přejezdem. Snímek zachycuje travnatý porost z pravé strany nacházející se podél kolejiště v úrovni dopravního značení a nelze konstatovat, že by bránil žalobci ve výhledu. Na straně 10 znaleckého posudku jsou pak dvě fotografie zachycující výhled z pravého boku vozidla žalobce v místech, kde je čelní sklo přecházející v přední kapotu. V této úrovni byla fotografie pořízena a vyplývá z ní zcela dobrý výhled na tramvajovou trať směrem k zastávce i desítky metrů za tuto zastávku. Z této fotografie je patrné, že v době dopravní nehody nebyla sice posečena tráva, nicméně travnatý porost rozhodně nebyl takový, aby bránil výhledu žalobce na příjíždějící tramvaj zleva. Rozhledové podmínky zachycují i fotografie pořízené Policií ČR o dopravní nehodě, které jsou součástí správního spisu správního orgánu I. stupně; na tyto fotografie odkazuje v odůvodnění svého rozhodnutí správní orgán I. stupně. Podle fotografie č. 33 pořízené při dokumentaci interiéru žalobcova vozidla pohledem přes okno levých předních dveří na úrovni hlavy řidiče přibližně 4 metry od pravé koleje rovněž prokazuje dostatečné rozhledové podmínky vlevo na drážní těleso, i tato fotografie tedy neprokazuje natolik vysoký travnatý porost, který by bránil žalobci ve výhledu.
7. Žalobce dále poukazoval na to, že policisté provedli fotodokumentaci z místa úrovně kapoty auta, které vadně zdokumentovali výhledové poměry a ze kterých vycházela i ustanovený znalec. Tato námitka je vyvrácena fotografiemi označenými výše, svědčícími o tom, že byly pořízeny z interiéru vozidla anebo z jiného místa než na jakém se nacházelo vozidlo žalobce. Pokud takové fotografie pořízeny byly, pak nesouvisely s rozhledovými poměry žalobce a nebyly použity pro odůvodnění rozhodnutí správních orgánů obou stupňů. Námitka žalobce, že musel své vozidlo zastavit tak, jak to učinil, kvůli výhledovým poměrům, je se zřetelem k fotodokumentaci pořízené Policií ČR a uvedené i ve znaleckém posudku v rozporu s touto fotodokumentací a je

tedy nedůvodná. Tato námitka mimo jiné je nedůvodná bez ohledu na tvrzené nepříznivé výhledové podmínky už proto, že bylo povinností žalobce řídit se dopravními značkami A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“, který dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 294/2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, upozorňuje na vícekolejný železniční přejezd, kde je potřeba dbát zvýšené opatrnosti pro případ současného průjezdu vlaku z obou směrů. Je-li řidič povinen před železničním přejezdem zastavit vozidlo, zastaví před touto značkou. Další dopravní značka

B 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, která byla v daném případě umístěna společně s výstražným křížem, ukládá povinnost řidiči zastavení vozidla. Krajský soud se proto ztotožňuje se závěrem žalovaného, že bylo povinností žalobce zastavit vozidlo před výstražným křížem a nikoliv na místě, aby měl potřebný výhled do křižovatky. Porušil tak povinnost řidiče uloženou v ust. § 29 odst. 1 písm.

d) zákona o silničním provozu, dle něhož řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li již vidět nebo slyšet příjezdící vlak nebo jiné drážní vozidlo, nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu příjezdového zabezpečovacího zařízení. Dopustil se tak přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5, tím, že zastavil vozidlo zasahující do dráhy tramvaje, čímž způsobil dopravní nehodu. K tomuto závěru správně dospěly oba správní orgány, které nepochybily, pokud neprovedly navrhované důkazy v průběhu správního řízení žalobcem provedením nové fotodokumentace z místa dopravní nehody či vyžádáním zprávy od Dopravního podniku Ostrava ohledně travnatého porostu, neboť tyto důkazy by byly zcela nadbytečné.

8. Se zřetelem k výše uvedenému krajský soud žalobu žalobce jako nedůvodnou v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl, přičemž v této věci rozhodl rozsudkem bez jednání se souhlasem účastníků řízení podle § 51 odst. 1 s. ř. s.
9. Žádnému z účastníků nepřiznal soud právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce v tomto řízení úspěch neměl a žalovanému v souvislosti s tímto řízením žádné prokazatelné náklady nevznikly (ust. § 60 odst. 1 s. ř. s.).

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu.

Podmínkou řízení o kasační stížnosti je povinné zastoupení stěžovatele advokátem, pokud stěžovatel sám nemá vysokoškolské právnické vzdělání.

Ostrava 16. dubna 2020

JUDr. Petr Indráček

samosoudce