



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Mgr. Petrem Sedlákem, Ph.D. ve věci

žalobce: R. P.
bytem
zastoupen advokátem JUDr. Ladislavem Hostýnkem
sídlem Komenského 160, 562 01 Ústí nad Orlicí

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 20. 2. 2018, č. j. JMK 28841/2018, sp. zn. S-JMK 14234/2018/OD/No

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou u Krajského soudu v Brně dne 16. 4. 2018 domáhal zrušení rozhodnutí žalovaného č. j. JMK 28841/2018, sp. zn. S-JMK 14234/2018/OD/No, ze dne 20. 2. 2018, kterým bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Boskovice, odboru dopravy, ze dne 19. 12. 2017, č. j. DOP/DP-131/2017, a zároveň

potvrzeno rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, kterým byl žalobce uznán vinným tím, že dne 16. 2. 2017 v době kolem 10:15 hodin v obci Skrchov, na silnici I/43, ve směru jízdy S. – B., okr. B., jako řidič osobního motorového vozidla tovární značky, RZ (CZ) nerespektoval vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, čímž úmyslně spáchal přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu porušením ustanovení § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu). Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 1700 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1000 Kč.

2. Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného v celém rozsahu a v jednotlivých žalobních bodech uvedl následující.
3. Předně namítl, že bylo porušeno ustanovení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, neboť nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Správní orgány podle něj nevzaly v úvahu a ani nehodnotily velmi důležité důkazy (fotografie, resp. videozáznamy prokazující pozici vozidla policie v době spáchání přestupku vozidla, průjezd místem spáchání přestupku, výhled z vozidla policie, vč. záznamu z místa spáchání přestupku). Poukázal na velmi omezený výhled z vozidla policie s tím, že zejména na levou stranu neměli policisté žádný výhled. Sporoval i vypořádání příslušné odvolací námítky. Namítl, že rozporný obsah důkazů je jistě důvodem pochybností o stavu věci, týká-li se rozpor podstatných skutečností, k čemuž poukázal na rozpory ve výpovědích policistů i rozpory se zvukovou stoupou záznamu z místa spáchání přestupku.
4. Konstatoval, že si je vědom toho, že pro spáchání přestupku, z něhož byl viněn a i potrestán, není důležité, zda předjížděl jiné vozidlo či nikoliv, avšak pouze to, zda respektoval či nerespektoval vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“. Tvrzení žalobce, že se vyhýbal výtluku ve vozovce, který je zcela zřejmý a nachází se v místě, kde žalobce skutečně jel v protisměru, je svědky zpochybňováno tvrzením, že měl žalobce předjíždět jiné vozidlo. Žalobce se vyhýbal výtluku ve vozovce, který spatřil před koncem dvojitě podélné čáry. V místě, kde je výtluk, a kde jej viděli policisté, skutečně jel v protisměru. Následně, (z pohledu policistů, sedících ve vozidle), za stromy a keři, se zařadil za vozidlo. Vzápětí však před ním jedoucí vozidlo předjel v místě, kde mu to vodorovné značení dovoľovalo. Na tvrzení, že objížděl překážku na pozemní komunikaci, setrval i v podané žalobě s tím, že před žalobcem jelo vozidlo a výtluk uviděl žalobce v „poslední chvíli“ a tak reagoval způsobem, který je obvyklý. V protisměru se nenacházelo žádné vozidlo, které by mohl žalobce omezit či ohrozit (výhledové poměry v tomto místě jsou velmi dobré) a tak se rozhodnul výtluku se vyhnout. Uvedl, že nelze na řidiči požadovat, aby v takové situaci byl schopen ihned zhodnotit hloubku výtluku. Pokud žalobce objížděl výtluk a následně – již na přerušované podélné čáře předjel vozidlo, nedopustil se žádného protiprávního jednání.
5. Žalovaný ve svém vyjádření navrhl zamítnutí žaloby s tím, že správní orgán prvního stupně veškeré žalobcem uváděné skutečnosti hodnotil a pregnantně odůvodnil, proč jsou námítky obviněného nedůvodné, a žalovaný odkázal na jednotlivé části odůvodnění, jelikož se s nimi ztotožnil a nebylo na místě znovu uvádět tytéž skutečnosti. Rozpory ve výpovědích jsou podle něj logické s ohledem na množství kontrol a časový odstup, přičemž

rozsáhlé dokazování poskytuje jasný podklad pro závěr o nerespektování vodorovné dopravní značky V 1b., žalobcem uváděný výtlupek podle žalovaného nedosahoval takové intenzity, aby jej bylo možné označit za překážku ve smyslu ustanovení § 2 písm. ee) zákona o silničním provozu.

6. Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2, věta první, s.ř.s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s.ř.s.). O žalobě soud rozhodl za podmínek ustanovení § 51 s.ř.s.
7. Z obsahu správního spisu soud zjistil pro posouzení věci tyto relevantní skutečnosti.
8. Předně z výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně jasně vyplývá, že žalobce byl sankcionován za nerespektování vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ - tuto skutečnost považuje soud za podstatnou s ohledem na hodnocení důkazů, které byly před správními orgány provedeny.
9. Z fotografií, které jsou součástí správního spisu, jasně vyplývá, že na vozovce ve směru jízdy žalobce je na silnici I/48 nejprve vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, na to navazuje v úseku odbočky na vedlejší silnici, kde bylo stanoviště policie, vodorovné dopravní značení V 2b „Podélná čára přerušovaná“ a následně vodorovné dopravní značení V 1a „Podélná čára souvislá“.
10. Dále z fotografií i z výpovědí policistů vyplývá, že policisté měli nerušený výhled na konec vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ a počátek navazujícího vodorovného dopravního značení V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Zároveň lze souhlasit se žalobcem, že jejich výhled na vodorovné dopravní značení V 1a „Podélná čára souvislá“ bez vyjetí na pozemní komunikaci I/48 byl prakticky nulový.
11. Zároveň z vlastního vyjádření žalobce (ze dne 10. 7. 2017), které koresponduje s obsahem jak odvolání, tak i žaloby, vyplývá, že žalobce nesporně, že nerespektoval vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, avšak při hodnocení důvodů, proč tak učinil, se rozchází s hodnocením správních orgánů i Policie ČR.
12. Námitku objíždění překážky na pozemní komunikaci považuje soud za relevantní procesní obranu, nicméně z obsahu správního spisu i z obsahu jak napadeného rozhodnutí, tak i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně soud zjistil, že se správní orgány touto námitkou zabývaly v rovině zjišťování skutkového stavu (o čemž svědčí fotografie z měření jako povrchové velikosti tak i hloubky namítaného výtluku) i v rovině věcného vypořádání (vč. právního hodnocení) námitky žalobce.
13. Podle ustanovení § 2 písm. ee) zákona o silničním provozu je překážkou provozu na pozemních komunikacích vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.

14. Podle přílohy B vyhl. č. 294/2015 Sb. je zakázáno přejíždět nebo přesahovat nákladem vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, pokud to není nutné k objíždění.
15. Pro naplnění skutkové podstaty nyní posuzovaného přestupku je proto nutné vyjít ze základní premisy, že řidič obecně nesmí vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ přejet, přičemž pokud ho přejede, je na místě zkoumat, zda to bylo nutné k objíždění, neboť v ostatních případech je irrelevantní, z jakého důvodu k přejetí vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ došlo.
16. Při aplikaci uvedeného na nyní posuzovanou věc musel soud proto na prvním místě zkoumat, zda žalobcem namítané objíždění výtluku na pozemní komunikaci bylo nutným objížděním, neboť v opačném případě by bylo zcela nepodstatné zkoumat, zda správní orgány prokázaly, že žalobce přejel vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ v souvislosti s předjížděním před ním jedoucího vozidla, jelikož samotné přejetí vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ ve výhledu policie zpochybňováno není.
17. Na základě obsahu správního spisu dospěl soud k závěru, že u žalobce nedošlo k naplnění podmínek pro přejetí vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, a to z následujících důvodů.
18. Z kamerového záznamu, který je součástí správního spisu a který byl pořízen na místě spáchání přestupku, žalobce sám uvádí, že najezdí 100.000 km ročně (tedy téměř 300 km denně). Soud proto k žalobci přistupuje jako ke zkušenému řidiči, který se na pozemních komunikacích musí pohybovat každodenně a ve velké intenzitě. Nejedná se tak podle názoru soudu o tzv. „svátečního řidiče“, který by mohl být překvapen situací na pozemní komunikaci. Dále není nijak sporné to, že ke spáchání přestupku došlo při řízení motorového vozidla tov. zn., což (jak je opět patrné ze zmiňovaného kamerového záznamu) je vozidlo dnes velmi populární kategorie SUV, tj. vozidlo se zvýšeným podvozkem kombinující výhody terénních vozidel s vlastnostmi silničních osobních vozidel, u kterého se předpokládá alespoň elementární schopnost provozu mimo zpevněné pozemní komunikace, silnice, tj. minimálně provoz na nezpevněných cestách. Dále je z kamerového záznamu jasně patrné, že předmětný den panovala v daném místě dobrá viditelnost. Z měření provedeného Policií ČR o téměř 4 měsíce později vyplývá, že v červnu (tj. po zimě) byl stav vozovky v daném místě v zásadě stejný, poškození vozovky opravené nebylo a žalobcem označené „výtluky“ byly hluboké necelé 2 cm s šířkou 12, resp. cca 18 cm. S ohledem na velikost vozidla žalobce lze očekávat osazení vozidla pneumatikami o šířce více než 200 mm, přičemž z kamerového záznamu vyplývá, že vozidlo bylo osazeno pneumatikami se spíše nižším profilem (tj. odvozeně pneumatikami větší šířky).
19. Soud nijak nezpochybňuje tu skutečnost, že žalobce mohl reagovat na poškození vozovky až poté, kdy přes dané místo projelo před ním jedoucí vozidlo, přesto (jak sám žalobce o sobě na kamerovém záznamu tvrdí) zkušený řidič s naježděnými desítkami tisíc kilometrů ročně jistě dodržuje bezpečnou vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem, sloužící mimo jiné na to, aby mohl řidič reagovat na situace v provozu na pozemní komunikaci. Soud

proto předpokládá, že žalobce dodržoval všechna pravidla provozu na pozemní komunikaci a následně hodnotil situaci při zaznamenání poškození vrchní vrstvy vozovky.

20. Na situaci žalobce je třeba nahlížet i z toho pohledu, že lze považovat téměř za notorietu všech osob, pohybujících se po českých silnicích, že jejich stav je, zejména v zimním období, problematický a že řidiči jsou nuceni tímto stavem vozovek věnovat řízení zvýšenou pozornost.
21. Při vědomí si všeho shora uvedeného a po zhlédnutí záznamu policie z průjezdu místem měření (součást správního spisu) dospěl soud k závěru, že stav vozovky v místě spáchání přestupku nebyl natolik závažný, aby představoval překážku provozu na pozemní komunikaci ve smyslu zákona o silničním provozu, kterou by musel žalobce nutně objíždět a nerespektovat při tom vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“.
22. Žalobce mohl primárně reagovat zpomalením jízdy a projetím z jeho pohledu problematického místa nižší rychlostí, ve které by jím tvrzené riziko poškození vozu mohl buď zcela eliminovat, případně minimalizovat, neboť z obsahu správního spisu nevyplývá, že by za žalobcem jelo jiné vozidlo, které by mohl ohrozit. Naopak žalobce zvolil řešení situace, při kterém přešel vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ a z výpovědí policistů vyplývá (jakkoliv mohou být v jiných částech rozporné), že se žalobce svým vozidlem dostal na úroveň vozidla před ním (sv. Š. uvedl: *„vozidlo pana Pražáka bylo přibližně na stejné úrovni tohoto předjížděného vozidla“*, sv. S. na otázku, kdy vozidlo poprvé uviděl, uvedl: *„bylo to na konci dvojité plné čáry, ale už v protisměru“* a k pozicím vozidel *„V době, kdy jsem ho viděl, se nacházel v protisměrném pruhu u zadní části předjížděného vozidla.“*, sv. S. uvedla: *„Viděla jsem začátek předjíždění“* s tím, že přesnou polohu vozidel si nevybavila). V případě, že by se žalobce vyhýbal překážce na vozovce, kterou nutně musel objíždět za cenu porušení dopravního značení, nikoli s úmyslem předjíždět před ním jedoucí vozidlo, není soudu jasné, z jakého důvodu se dostal až na úroveň před ním jedoucího vozidla.
23. Skutková verze příběhu prezentovaná žalobcem spočívající v nutném objíždění překážky na pozemní komunikaci se proto na základě všeho shora uvedeného jeví jako nepravděpodobná, nelogická a žalobní tvrzení jako účelové. Stejně jako správní orgán prvního stupně na str. 9 až 10 dospěl soud k závěru, že ze správního spisu je prokázáno, že poškození vrchní vrstvy vozovky nemohlo mít vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu a lze si jen obtížně představit, že by mohlo být způsobilé poškodit pneumatiku, natož nápravu vozidla typu SUV, které musí být schopno provozu v náročnějších podmínkách např. polních cest. O tom konečně svědčí i to, že před žalobcem jedoucí vozidlo toto problematické místo přejelo, aniž by muselo přejíždět do protisměru. Žalobce se podle soudu měl chovat na pozemní komunikaci tak, aby byl schopen reagovat na vzniklou situaci, a narušení vrchní vrstvy vozovky ve shora popsáných rozměrech nepovažuje soud za důvod pro nerespektování vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“. Soud k tomu ještě na okraj uvádí, že z vozidla typu SUV s ohledem na výrazně zvýšený posez řidiče musel mít žalobce k dispozici lepší výhled na stav vozovky než např. z vozidla Škoda Octavia, ve kterém provedli policisté průjezd místem (v den spáchání přestupku), a měl tedy i lepší možnost vyhodnotit situaci na místě

a reagovat na poškození vozovky tak, aniž by porušil předpisy pro provoz na pozemní komunikaci. Zároveň ze záznamu průjezdu vozidla Policie ČR místem výtluku ze dne spáchání přestupku je jasné patrné, že stav komunikace umožňoval průjezd i obvyčejného osobního vozidla (Š. O.), natož vozidla kategorie SUV.

24. Soud proto dospěl k závěru, že poškození svrchní vrstvy pozemní komunikace v této konkrétní skutkové situaci nepředstavovalo žádný důvod k porušení povinností uložených žalobci vodorovným dopravním značením V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“. Skutečnost, že žalobce toto dopravní značení nerespektoval, není sporná, žalobcem uváděný důvod soud nepovažuje za relevantní a za této situace je zcela nadbytečné se dále zabývat tím, zda bylo správními orgány dostatečně určité prokázáno, že žalobce předjížděl před ním jedoucí vozidlo, neboť pro naplnění skutkové podstaty přestupku je zcela dostačující prokázání neodůvodněného nerespektování vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“.
25. Závěrem soud zdůrazňuje, jakkoliv to vyplývá i ze shora uvedeného, že ačkoliv správní orgány hodnotily v rámci svých rozhodnutí i tu skutečnost, že žalobce při nerespektování vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“ předjížděl před ním jedoucí vozidlo, nebyla pro soud tato skutečnost pro posouzení naplnění znaků přestupku nijak rozhodná, neboť podstatné bylo pouze to, že žalobce nerespektoval vodorovné dopravní značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“. Tzn. ani případné vyvrácení možného motivu pro přejetí vodorovné čáry, z něhož správní orgány vycházely (tj. předjíždění), by nemohlo mít na posouzení věci vliv. Soud se proto již dalšími námitkami žalobce nezabýval, neboť to bylo pro posouzení zákonnosti žalobou napadeného rozhodnutí, tj. pro závěr o neodůvodněného nerespektování vodorovného dopravního značení V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, nadbytečné.
26. S ohledem na vše shora uvedené dospěl soud k závěru, že rozhodnutí žalovaného, kterým bylo odvolání žalobce zamítnuto, bylo vydáno v souladu se zákonem a shora uvedené žalobní námitky uplatněné žalobcem nejsou důvodné. Soudu nezbylo, než žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítnout.
27. Výroky o nákladech řízení mají oporu v § 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. Žalobce v řízení úspěšný nebyl, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nepřísluší. Žalovanému, který měl v řízení plný úspěch, však žádné náklady spojené s tímto řízením nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, proto soud rozhodl, že žalovanému se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu. 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.

Brno 28. června 2019

Mgr. Petr Sedlák, Ph.D., v. r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
B. Z.