



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci
žalobce: S. J., nar. ..., S. 528, S., *zastoupeného: JUDr. Jaroslav Bárta, advokát, nám. T.G.Masaryka 25, 301 00 Plzeň*, proti **žalovanému: Krajský úřad Plzeňského kraje**, IČ 70890366, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 26.05.2016 č.j. DSH/3000/16,

t a k t o :

- I. **Žaloba se z a m í t á.**
- II. **Žádný z účastníků n e m á p r á v o na náhradu nákladů řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou domáhá zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo k odvolání žalobce změněno rozhodnutí Městského úřadu Blovice, odboru správního a vnitřních věcí, ze dne 18.1.2016, č.j. MÚBlov 00777/16/OV/Šab tak, že byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o silničním provozu*“), pro porušení § 18 odst. 1 téhož zákona, a dále přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, pro porušení § 5 odst. 1 písm. a) téhož zákona a pro porušení § 36 odst. 1 a § 37 písm. c) zákona č. 56/2001

Sb., o podmínkách provozu vozidel, za což mu byla uložena pokuta snižená žalovaným ze 3.500,-Kč na 2.000,-Kč.

Žalobce v žalobě namítal, že podle jeho názoru nebylo v dané věci prokázáno ani zavinění z nedbalosti nevědomé. Žalovaný toto odůvodnil tak, že žalobce si byl v době jízdy vědom, že panuje značně nepříznivé počasí, byl si vědom terénní specifiky místa i toho, že v době průtrže mračen v daném místě stéká voda s nečistotami z polí, tedy měl a mohl očekávat, že v místě dopravní nehody bude po vozovce stékat značné množství nečistot a této situaci přizpůsobit rychlost jízdy. Intenzivní proud vody a bahna mohl dokonce vizuálně pozorovat, reagovat na proud vody a do toho nevjíždět, tj. chovat se podle § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích a do proudu vody vjet velmi malou rychlostí, popř. i zastavit. Rychlost kolem 40 km/h za nízkou považovat nelze. K tomu žalobce tvrdí, že nedostatek subjektivní stránky namítal od počátku správního řízení i v odvolání. Pokud jde o znalost místa dopravní nehody, věděl, že přijíždí k viaduktu ze směru, z něhož je povinen dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům. Této situaci přizpůsobil rychlost jízdy, v úvahu vzal i silný déšť, kdy za této situace považoval rychlost jízdy, kterou znalci v trestním řízení určili na 37 až 41 km/h, za přiměřenou a bezpečnou. Situaci v okamžiku dopravní nehody na tomto místě nikdy nezažil, proud vody a bahna byl natolik silný a intenzivní, že vozidlo i v tak malé rychlosti bylo neovladatelné. Žalobce nesouhlasil s žalovaným, že tuto situaci mohl vizuálně pozorovat a jet ještě nižší rychlostí, popřípadě i zastavit. Žalobce namítá, že včas snižoval rychlost na hodnotu, kterou považoval za přiměřenou, a těžko mohl odhadnout a předvídat výšku sloupce vody, bahna a sílu proudu. Nelze ani objektivně určit, např. znaleckým posudkem, jaká rychlost by byla vzhledem k této situaci přiměřená. Řidič je povinen přizpůsobit rychlost jízdy povětrnostním podmínkám a okolnostem, které může předvídat. Po dopravní nehodě byl vysloven závěr, že rychlost, kterou jel žalobce v okamžiku nehody, měla být ještě nižší. Je otázka, zda v konkrétní dopravní situaci měl a mohl vědět, že jeho rychlost je v dané věci nepřiměřená. Správní orgán podle žalobce musí zkoumat, zda s ohledem na všechny objektivně zjištěné skutečnosti žalobce měl a mohl předpokládat, že v místě nehody vytéká na silnici takové množství vody, které při najetí vozidla do této vrstvy vody podstatně zhorší jeho jízdní vlastnosti a ovladatelnost. Hranice okolností, které žalobce může či nemůže předvídat, nelze vymezovat hypoteticky, neboť by odpovídal za všechno, ale je třeba vycházet z objektivních okolností vyplývajících z konkrétní dopravní situace. Tato situace je charakterizována řadou faktorů, jako např. místem střetu, povahou komunikace, povětrnostními podmínkami, chováním účastníků provozu atd. Tyto okolnosti žalobce vnímal a hodnotil. Z hlediska nedbalostního zavinění kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu je třeba brát v úvahu i subjektivní vymezení spočívající v míře opatrnosti, kterou byl žalobce schopen vynaložit v konkrétním případě. O zavinění z nedbalosti jde jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem jsou dány současně. Při nevědomé nedbalosti je třeba, aby si žalobce alespoň měl a mohl přestavit, že se takto příčinný vztah mohl rozvinout, pro žalobce nepředvídatelný příčinný průběh není v zavinění dosažen. Žalobce měl za to, že zavinění hodnotil žalovaný v jeho neprospěch. Z výčtu všech povinností, které v daném okamžiku měl a musel vyhodnotit v rozmezí několika sekund, žalobce nabyt dojmu, že při takovém hodnocení okolností, které měl a mohl předvídat, odpovídal v podstatě objektivně za jakýkoliv následek.

Žalovaný ve vyjádření k žalobě navrhl zamítnutí žaloby s tím, že byl-li proud vody a bahna na vozovce natolik masivní, jak popisuje žalobce, musel být z dostatečné dálky viditelný. Ustanovení § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích přitom ukládá řidiči povinnost jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na vzdálenost, na niž má rozhled. Řidič měl tedy do předmětného úseku komunikace vjíždět takovou rychlostí, aby byl schopen před proudem vody nejen zpomalit, ale případně i zastavit. Jelikož se jednalo o úzkou klesající komunikaci ústící do viaduktu, kde měl dát žalobce přednost protijedoucím vozidlům, nejeví se rychlost 39 až 40 km/h, kterou se žalobce pohyboval v proudu vody a bahna, jako přiměřená. V úseku, který je sám o sobě rizikový, a když se v něm nachází velké množství vody, proudící na pozemní komunikaci zprava (tedy působící silou snášející žalobce do protisměru), by bylo logické zastavit a následně do tohoto úseku vjet minimální rychlostí, nebo výrazně zpomalit a do tohoto vodního sloupce vjet rychlostí rychlejší chůze. Spoléhal-li žalobce, že při rychlosti 39 až 40 km/h bude schopen vozidlo nepochybně bezpečně ovládat a dát přednost protijedoucímu vozidlu i za těchto podmínek, nebyly důvody, pro něž tak činil, dle žalovaného, přiměřené. Rychlost, kterou se řidič blížil k proudu vody, musela být zákonitě vyšší, než rychlost, kterou se pak ve vodním sloupci pohyboval (znalec Ing. P. ji v okamžiku první možné reakce odhadl na cca 55 km/h).

Součástí trestního spisu je jsou vyjádření podaná před zahájením řízení trestního stíhání, policejní protokol o nehodě v silničním provozu, fotodokumentace a plánec, kde došlo k dopravní nehodě, fotodokumentace obou vozidel a lékařské zprávy. Ve znaleckém posudku ze dne 16.9.2013 vypracovaném Ing. P., se uvádí pravděpodobná střetová rychlost vozidel Seat Toledo 33 až 37 km/h a Škoda Octavia 39 až 43 km/h s tím, že řidič Seat Toledo reagoval najetím pod viadukt, ale nemohl za daných okolností střetu zabránit. Žalobce reagoval cca 30 metrů před viaduktem s ohledem na výhledové poměry, kdy za normálních povětrnostních podmínek by střetu dokázal zabránit, ale vzhledem k povětrnostním podmínkám a stavu pneumatik střet odvrátit nešel. Vzájemná dohlednost je cca 100 metrů a v době, kdy žalobce reagoval na protijedoucí vozidlo, by musel jet rychlostí v toleranci od 34 do 41 km/h, což bylo zhruba od 1,8 do 2,3 sekundy před střetem.

Žalobce vypovídal dne 22.11.2013 a uváděl, že tak moc přšelo a byla voda na silnici, do které najel, že nebyl schopen dobrzdit vozidlo. Podřazoval ze čtvrtého na druhý rychlostní stupeň přesně před vodou a měl za to, že rychlost je taková, že by stačil zabrzdít a jak najel na vodu, celé auto se mu zavlnilo a již s tím nešlo nic dělat. Vozidlo se snažil strhnout na stěnu viaduktu. Jak nemohl ovládat vozidlo, postupně se mu svezlo ke středu vozovky, v tom smyku ve vodě a žalobce narazil do protijedoucího vozidla. Opravdu se podle něho na silnici valila voda a ještě bahno z boční panelové vozovky. Dne 23.6.2014 žalobce dále uváděl, že se valila voda, on do toho vjel, a malinko, ale jen lehce ťukl do pedálu a najednou tam vylítlo auto z tunelu a žalobce se mu snažil vyhnout tím, že to vezme do pilíře. V oblouku na panelové cestě voda špatně odtéká. Úsekem jezdil často, ale tohle nečekal. Byla tam taková jáma, takže když jede dolů, tak postupně podřazuje a kouká, zda mu nejede auto z viaduktu. Pneumatiky nebyly dle jeho vyjádření ve stoprocentním stavu. Rovněž svědek poškozený A. F. uváděl, že voda na silnici byla, protože mrholilo. Následovalo pravomocné usnesení Okresního soudu Plzeň-jih sp.zn. 1P 13/2014 z 22.7.2015, kdy byla věc postoupena

Městskému úřadu Blovice, kde mohl být skutek posouzen jako přestupek.

Správní orgán zahájil řízení o přestupku a při jednání dne 10.12.2015 zástupce žalobce uváděl, že za obvyklých podmínek by řízení vozidla žalobce zvládl, ale tím, že vozidlo najelo na vyšší vrstvu vody, stalo se zcela neovladatelným a došlo ke střetu s vozidlem poškozeného. Je otázkou, zda klient mohl vědět, zda se vytvoří takovéto podmínky, které mu ztíží řízení vozidla. Rovněž písemně se žalobce vyjádřil dne 5.1.2016, kde tvrdil, že znalci určenou rychlost, kterou měl jet, nelze považovat za rychlost nepřiměřenou. Znalci se shodli na tom, že v dané věci nemělo opotřebení jedné pneumatiky vliv na jízdu a nelze je dát do příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody. Správní orgán měl zkoumat, zda obviněný měl a mohl předpokládat, že v místě nehody vytéká ze svahu takové množství vody, které při najetí vozidla do této vrstvy podstatně zhorší jízdní vlastnosti a ovladatelnost vozidla.

Správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí konstatoval, že žalobce daný úsek dobře znal, věděl, že se jedná o klesající úsek cesty a že v době průtrže mračen a v době hustého deště se na přiléhající pražcové cestě tvoří velké množství vody, které nestačí stékat a odtéká směrem na komunikaci. Do prostoru železničního viaduktu je dobře a na dostatečnou vzdálenost vidět. Dle znalce řidič reagoval na danou situaci již cca 30 metrů před viaduktem. Zde je umístěna svislá dopravní značka P7 „Přednost protijedoucích vozidel“. Žalobce přijížděl k danému viaduktu rychlostí cca 37 až 41 km/h v době hustého deště, kdy na komunikaci teklo velké množství vody, a sjížděl z úseku mírného klesání. Všechny tyto okolnosti měl vzít v úvahu v rámci jízdy, měl si uvědomit, že za jízdy v dešti je zvýšené riziko smyku v případě jeho reakce na nenadálou situaci. Měl si uvědomit, že před viaduktem musí brzdit z důvodu případného průjezdu vozidel, a také pracuje jako řidič z povolení, a mohl proto o zvýšeném nebezpečí smyku dobře vědět a přizpůsobit rychlost jízdy. Toto neučinil, před viaduktem nedokázal zabrzdit. Dostal smyk, narazil do protijedoucího vozidla. Pokud by svoji jízdu přizpůsobil všem uvedeným okolnostem a jel s vozidlem pomaleji, pak by své vozidlo zastavit dokázal a dokázal by předejít střetu. Dopravní nehodu zavinil výhradně žalobce, když jel nepřiměřenou rychlostí, nedokázal reagovat na situaci v provozu a dostát své povinnosti dát přednost v jízdě. Tím porušil ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., podle něhož je řidič vozidla povinen přizpůsobit rychlost jízdy vozidla mimo jiné i povětrnostním podmínkám a jiným podmínkám, které je možno předvídat. Žalobce jel ve špatných povětrnostních podmínkách, kdy hustě pršelo, na komunikaci s velkým množstvím vody, čemuž měl přizpůsobit rychlost. Dále mohl předvídat větší množství vody na komunikaci s ohledem na povětrnostní podmínky. Mohl i předpokládat, že viaduktem může projíždět vozidlo, jemuž je povinen dát přednost v jízdě, a mohl předpokládat, že v úseku mírného klesání bude muset se svým vozidlem brzdit. Všechny tyto skutečnosti měl vzít v úvahu a přizpůsobit jim rychlost jízdy. Je pravdou, že jel dle znaleckého posudku rychlostí 37 až 41 km/h, je ovšem evidentní, že ani tato rychlost nebyla odpovídající a postačující a ani v této rychlosti nebyl schopen žalobce své vozidlo řádně zastavit a dostát své povinnosti dát přednost v jízdě. Byl povinen jet ještě pomaleji, aby byl schopen na situaci reagovat. Nejel odpovídající rychlostí, když nebyl schopen svoje vozidlo zastavit, čímž porušil zmíněné ustanovení a zavinil předmětnou nehodu. Ohledně subjektivní stránky měl při své jízdě a při sjíždění z mírného kopce k viaduktu, kde byl povinen dát přednost v jízdě, vzít v úvahu všechny skutečnosti, které jeho jízdu doprovázely, tj. špatné počasí s hustým deštěm, jízda

vozidlem se špatnými pneumatikami, které mohou negativně ovlivnit chování vozidla, sjíždění v mírném klesání k silničnímu viaduktu s povinností dát přednost v jízdě, přítomnost vedlejší panelové cesty se špatným odtokem vody, možnost projíždění jiného vozidla viaduktem, znalost místa dopravní nehody. Všechny tyto skutečnosti nejen, že mohl, ale měl vzít v úvahu a vyhodnotit je ve vzájemné souvislosti a pokud by tak učinil, musel by si být vědom, že s vozidlem touto jízdou může ohrozit chráněný zájem, tedy bezpečnou jízdu po pozemní komunikaci. Pokud by tak učinil a svoje chování těmito skutečnostem přizpůsobil, rychlost jízdy by snížil, byl by schopen na danou situaci reagovat, zastavit vozidlo a dát přednost v jízdě. Nepočínal si tedy v dané věci dostatečně opatrně. Okolnosti ovlivňující vznik následné dopravní nehody nesprávně a nedostatečně vyhodnotil a tím nehodu zavinil formou nevědomé nedbalosti.

V žalobou napadeném rozhodnutí žalovaný konstatoval, že z pořízené dokumentace vyplývá, že žalobce jel po pozemní komunikaci, která sahá až po zúžení pod viaduktem, jímž projede pouze jedno vozidlo. Žalobce uvedl, že velmi silně pršelo, během krátké chvílky napadlo velké množství srážek. Uvedeným úsekem jezdí často, v oblouku na panelové cestě voda špatně odtéká při průtrži mračen, toto však nečekal. Z toho vyplývá, že si žalobce byl vědom, že panuje značně nepříznivé počasí, jakož i terénní specifikace daného místa i zúžení pod viaduktem s nutností dát přednost v jízdě. Byl si rovněž vědom, že v daném místě stéká v době průtrže mračen voda spolu s nečistotami z polí, která v daných místech špatně odtéká. Neočekával, že však bude vody takové množství. Žalovaný měl za to, že i za této situace žalobce měl očekávat, že v daném místě v situovaném dolíku může po vozovce stékat značné množství nečistot, a tomu měl přizpůsobit svou jízdu, a to do té míry, aby mohl před případným proudem vody i zastavit. Žalobce měl jet o to opatrněji, že vozovka z viaduktu klesá. Z ustanovení § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích vyplývá rovněž, že řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Pokud by tedy intenzivně pršelo a žalobce si byl vědom zvláštností místa včetně toho, že v době dešťů na dané místo stéká voda, měl si být vědom i toho, že v důsledku většího množství vody může mít vozovka podstatně zhoršené adhezni vlastnosti, a proto měl jet takovou rychlostí, aby byl případně schopen zastavit nejen před samotným viaduktem, ale i před případným proudem vody, neboť intenzivní proud vody a bahna je nepochybně skutečností, kterou mohl reálně pozorovat. Žalobce měl za této situace reagovat již na proud vody a nevjíždět do něho, zařídit se dle věty druhé § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích a jet takovou rychlostí, aby byl schopen před krizovou oblastí případně i zastavit. Rychlost okolo 40 km/h za dané situace za nízkou považovat nelze. V době před dopravní nehodou panovalo dle žalobce značně nepříznivé počasí a spadlo značné množství srážek, tedy panovaly takové povětrnostní podmínky, za nichž bylo možno popsán negativní jev na pozemní komunikaci v daném místě předvídat. Žalobce se nemohl utěšovat tím, že vrstva vody, která se zde za silného deště obvykle vyskytuje, není v daný okamžik nijak extrémní a umožní mu zabrzdít. Projíždí-li řidič za nepříznivého počasí pozemní komunikací, která je z hlediska stavebně-technického uspořádání nepříznivým místem, nemůže počítat s optimistickou variantou stavu komunikace a s variantou pro dané počasí obvyklou, nýbrž s variantou pesimistickou, a přizpůsobit rychlost jízdy. Právě s ohledem na tvrzení žalobce, že vody bylo větší množství než v jiných obdobných případech, je namístě jednání žalobce kvalifikovat jako nevědomou nedbalost. Kdyby naopak odpovídalo

množství vody na vozovce množství obvyklému za dané situace, bylo namístě uvažovat o nedbalosti vědomé. Zejména za situace, kdy žalobce zastihl velice intenzivní déšť, měl a mohl předvídat mimořádné události na vozovce a přizpůsobit rychlost jízdy po celou dobu a nikoliv až v době vjíždění do krizové oblasti. Proto má žalovaný za to, že i větší proud na pozemní komunikaci nebyl nepředvídatelný. Rovněž měl žalobce, jako osoba odborně způsobilá, předvídat, že vjetím na zmíněnou vodní plochu, může dojít ke ztrátě kontroly nad vozidlem. Vzhledem k tomu, že žalobce nedokázal zabrzdit vozidlo, jel rychlostí v době střetu okolo 39 až 47 km/h, je zjevné, že tato rychlost přiměřená nebyla. Současně s ohledem na simulaci provedenou Ing. P. je zjevné, že rychlost, jakou vjížděl do rizikové oblasti, nemohla být nižší, ale naopak vyšší než střetová. Rychlost, která by byla optimální za ideálních podmínek, však nemůže být optimální za zhoršeného počasí. Řidič je povinen jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na vzdálenost, na niž má dohled. Tvrdí-li žalobce, že se voda na vozovku doslova valila, pak při dodržení tohoto pravidla by mohl zastavit, či zásadně zpomalit, již před tímto proudem vody, který musel být zajisté viděn již pouhým okem. To, že může nastat situace, že před viaduktem bude muset zastavit, mu muselo být přitom zřejmé již na základě dopravní značky P7 i na základě místní znalosti dopravy a stavu komunikace.

Žalobu soud neshledal důvodnou.

Žaloba obsahuje jediný žalobní bod, a to tvrzení, že v dané věci nebylo prokázáno ani zavinění z nedbalosti nevědomé. Je zřejmé z výše shrnutých odůvodnění obou správních rozhodnutí, že se správní orgány touto otázkou velmi podrobně zabývaly a soud se s jejich závěry plně ztotožnil.

Z výše cit. ust. § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., jehož porušení je žalobci kladeno za vinu, je totiž zřejmé, že žalobce smí jet pouze takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Bylo jednoznačně prokázáno a žalobce to ve svých výpovědích výslovně uváděl, že znal daný viadukt a prostor kolem něho. Znal obecně místo přestupku, viděl, že v místě nejsou příkopy, že se jedná o klesání do dolíku, kde bude nutné dát přednost v jízdě. Bylo také prokázáno, že i v konkrétním případě měl žalobce dostatečný výhled. V této situaci také viděl stékající vodu a bahno do vozovky. Tvrdil-li proto žalobce (v rámci výpovědi v trestním řízení), že daný úsek dobře zná, že ví o tom, že na vozovce v místě klesání byla jáma, v níž se drží voda, měl-li současně rozhled na 30 m a vnímal, že hustě prší, nelze absenci nevědomé nedbalosti v žádném případě dovodit. Všechny zmíněné okolnosti totiž svědčí jednoznačně o tom, že žalobce měl a mohl v této konkrétní situaci vědět, že nedokáže zastavit vozidlo a dostat tím své povinnosti respektovat značku P7 a dát přednost protijedoucímu vozidlu. To znamená, že měl a mohl být připraven zastavit již před místem, na němž viděl proud vody a bahna. Žalobce si měl být vědom za situace, kterou sám popsal, že při rychlosti okolo 40 km/h na klesající a zabahněné vozovce se nemusí podařit včas zastavit. Rychlost, již žalobce úsek projížděl, v daném případě nebyla přiměřená, když při ní nešlo již zastavit. Nejednalo se o vis maior, tedy o situaci zcela nepředvídatelnou. Žalobce mohl a měl předvídat, že bude mít ztížené podmínky k zastavení před viaduktem, kde je povinen dát přednost, čili měl být připraven zastavit již před proudem vody.

Na základě výše uvedeného soud neshledal žalobní námitky důvodnými, a žalobu proto zamítl podle § 78 odst. 7 s.ř.s.

O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle kterého by měl nárok na jejich náhradu žalovaný, který měl ve věci plný úspěch. Žalovanému však žádné náklady řízení nevznikly, a proto jejich náhrada nebyla žádnému z účastníků přiznána.

P o u ě n í : Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

V Plzni dne 7. srpna 2017

Za správnost vyhotovení: M. K.

Mgr. Jana Komínková, v.r.
samosoudkyně