



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK**JMÉNEM REPUBLIKY**

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci žalobce **J. K.**, zastoupeného Mgr. Petrem Kaustou, advokátem se sídlem Ostrava-Moravská Ostrava, Čs. legií 1719/5, proti žalovanému **Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje**, se sídlem Ostrava, 28. října 117, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného o přestupku ze dne 19.5.2015, č. j. MSK 64039/2015,

t a k t o :

I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 19.5.2015, č. j. MSK 64039/2015 v odstavci I. výroku a rozhodnutí Magistrátu města Havířova ze dne 9.3.2015, č. j. MMH/5570/2015-4 v odstavci I. výroku **se zrušují** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.

II. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobci na nákladech řízení částku 15.342,- Kč, do 30-ti dnů od právní moci rozsudku k rukám jeho zástupce Mgr. Petra Kausty.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobou doručenou soudu dne 30.6.2015 se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo rozhodnutí Magistrátu města Havířova ze dne 9.3.2015, č. j. MMH/5570/2015-4 změněno v části I. výroku o vině J. K. tak, že se vypouští ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, v části II. výroku o vině R. B. se vypouští § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a ve zbytku bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzeno. Žalobce po konstatování, že byl uznán vinným z přestupku

podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a byla mu uložena pokuta 1.500,- Kč, namítal, že znění výroku neodpovídá skutkovým závěrům, ke kterým žalovaný dospěl. Dle výroku správního orgánu se totiž jako viník měl dopustit dopravní nehody, avšak v odůvodnění napadeného rozhodnutí se hovoří pouze o tom, že měl spáchat přestupek tím, že nepřizpůsobil jízdu stavu vozovky. Žalobce uvedl, že od samého počátku nerozporuje svou vinu za přestupek, který spočívá v tom, že nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu vozovky a povětrnostním podmínkám. Popírá však, že by svým jednáním způsobil střet obou vozidel. Od počátku je nesporné, že druhé vozidlo spatřil v okamžiku, kdy stálo napříč vozovky v obou jízdních pruzích, jelikož se druhý řidič snažil otočit. Když jej zaregistroval, začal brzdit. Bohužel vlivem ledu na cestě nestačil zabrzdít včas, a tak uhnul doprava a zastavil se na zastávkovém zálivu o obrubník. Dále už je situace sporná. Žalobce tvrdí, že do něj druhé vozidlo nacouvalo až poté, co on se zastavil o obrubník. Druhý účastník nehody pan R. B. tvrdí, že do jeho vozidla narazil při couvání v tu chvíli, kdy žalobce přijel do prostoru zastávkového zálivu. Žalobce poukazoval na to, že k objasnění této otázky navrhoval zpracování znaleckého posudku z oboru dopravy, aby se znalec vyjádřil k průběhu nehodového děje, a při ohledání poškození obou vozidel určil, zdali při střetu bylo jeho vozidlo v pohybu, anebo již stálo. Znalecký posudek však nebyl zpracován. Tato otázka tak zůstala nevyřešena. Žalovaný se skutkovými závěry zabýval a dospěl k závěru, že nejprve došlo k jeho nárazu do obrubníku a zastavení vozidla a až pak do jeho vozidla druhé vozidlo nacouvalo. Výrok o vině však tomuto závěru neodpovídá, když zůstalo v platnosti, že se mu nepodařilo zabránit vzájemnému střetu. Je zřejmé, že se mu střetu zabránit podařilo, když se druhému řidiči vyhnul. To, že řidič druhého vozidla se pak rozhodl i nadále couvat, kdy pak do něho narazil, tak nemůže jít k jeho tíži. Nemůže tak být viníkem nehody. Žalobce rovněž namítal, že ke střetu došlo primárně z důvodu porušení povinností druhého řidiče. Ten porušil povinnost jízdy v pravém jízdním pruhu ve směru jízdy (§ 11 zákona č. 361/2000 Sb.). Jak on sám uvedl, při svém manévru otáčení se ocitl v protisměru a vytvořil tak překážku pro vozidla jedoucí v opačném směru. Dle § 24 odst. 1 a odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. nesměl při otáčení a couvání ohrozit ostatní účastníky provozu. Navíc dle § 4 písm. a) se neměl v daném místě vůbec otáčet, jelikož se vlivem klimatických podmínek (silná námraza) jednalo o nebezpečné místo. Kdyby si tedy počínal zcela zákonně, tak ke střetu nikdy nemuselo dojít. Povinnost jízdy ve správném jízdním pruhu a povinnost při otáčení neohrozit jiné účastníky provozu je přitom významnější než povinnost přizpůsobit rychlost stavu vozovky a povětrnostním podmínkám. Ke střetu tak došlo v příčinné souvislosti s porušením povinností, které měl druhý řidič pan B. Porušením jeho povinnosti došlo jen k tomu, že si rozbil auto o obrubník. Svým jednáním však zamezil střetu s druhým vozidlem. Ke střetu došlo právě a jen z důvodu porušení povinnosti řidiče B., který couval někam, kde se již nacházelo jiné vozidlo a otáčel se tak, že ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu.

Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. Zdůraznil, že správní orgány rozhodují striktně vzato, o přestupcích v silničním provozu, nikoli o dopravních nehodách jako takových. Jejich úkolem není ani stanovovat podíl jednotlivých účastníků na zavinění dopravní nehody. V dané věci byl každý z obou obviněných (účastníků dopravní nehody) uznán vinným z přestupku, a to ve vztahu k vlastnímu porušení právní povinnosti, a u žalobce došlo konkrétně o povinnost řidiče přizpůsobit rychlost vozidla skutečností uvedeným v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu a jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má

rozhled. Výrokem rozhodnutí nebylo konstatováno, že je žalobce viníkem dopravní nehody. Namítá-li žalobce, že podle výroku měl být viníkem dopravní nehody, žalovaný uvedl, že považuje za nutné upřesnit, že žalobce se dopustil přestupku tím, že nepřizpůbil rychlost jízdy svého vozidla stavu a povaze vozovky, v důsledku čehož po sešlápnutí brzdového pedálu své vozidlo neubrzdil, musel strhnout vozidlo doprava a vozidlo narazilo o obrubu chodníku. Dle žalovaného je sice pravdou, že výroková věta ještě v dalším obsahuje popis situace, ale uváděné skutečnosti se již žalobci nekladou za vinu, nýbrž jsou jen dokreslením okolností celkového nehodového děje. I z hlediska časové posloupnosti je zřejmé, že vozidlo žalobce se nejprve zastavilo o obrubník, což znamená, že již nebylo v pohybu, a až poté došlo ke vzájemnému střetu vozidel. Tento střet byl již bez zavinění žalobce, neboť v tom okamžiku již jeho vozidlo bylo v klidu a ke střetu došlo zaviněním řidiče couvajícího dodávkového vozidla. Popis skutkového děje se na první pohled může jevit poněkud nejasným z důvodu, že obě vozidla zúčastněná na nehodě, jsou též výrobní značky, ovšem při podrobném čtení textu výrokové věty lze rozlišit, jak a čím se řidiči jednotlivých vozidel podíleli na vzniku dopravní nehody. Důkazní návrh žalobce na zpracování znaleckého posudku k otázce, zda jeho vozidlo v době, kdy do něj narazilo druhé vozidlo, již stálo, žalovaný považuje za nadbytečný, neboť neexistují žádné objektivní skutečnosti (zejména stopy z místa nehody), které by mohly být podkladem znaleckého posudku. Námitce žalobce, že jeho vozidlo již stálo v době, kdy do něj druhé vozidlo narazilo, přitom žalovaný v napadeném rozhodnutí přisvědčil. Poznamenal, že současně aproboval závěr správního orgánu I. stupně, že žalobce svým jednáním přispěl k dopravní nehodě. Kdyby totiž žalobce neporušil povinnost jet přiměřenou rychlostí ve smyslu § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, a tedy by byl schopen zastavit vozidlo před druhým vozidlem, které stálo napříč jízdními pruhy, nemusel by nebezpečí kolize řešit vjetím do zálivu autobusové zastávky, kde řidič nesmí stát ani zastavit (§ 27 odst. 1 písm. f) o silničním provozu) a nedošlo by ke střetu vozidla žalobce s druhým vozidlem, které do prostoru zastávky couvalo. Vzhledem k zásadě gradace příčinné souvislosti má žalovaný za to, že skutečnost, že příčinou dopravní nehody bylo též jednání řidiče druhého vozidla, který při couvání s vozidlem porušil povinnost podle § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu, nevylučuje jako příčinu dopravní nehody též protiprávní jednání žalobce.

U jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích k věci. Poté krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba je důvodná.

Ze správních spisů bylo zjištěno, že rozhodnutím Města Havířova ze dne 9.3.2015, č. j. MMH/5570/2015-4 byl žalobce uznán vinným tím, že dne 1.12.2014 kolem 16:45 hodin na ulici Mánesova v Havířově-Městě ve směru od křižovatky s ulicí Komunardů při řízení vozidla Renault, RZ X, nepřizpůbil rychlost jízdy povětrnostním podmínkám a i když se snažil zastavit a vyhnout se střetu s vozidlem Renault, RZ X, tak na namrzlé vozovce po sešlápnutí brzdového pedálu své vozidlo neubrzdil, musel strhnout vozidlo doprava a následně zastavil až o betonovou obrubu, kdy, i přes jeho snahu, se mu zabránit vzájemnému střetu vozidel nepodařilo a následně došlo

k poškozené levé zadní části vozidla Renault, RZ X a levého boku vozidla Renault, RZ X, tedy porušením § 4 písm. a), § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu spáchal naplněním skutkové podstaty přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a byla mu uložena pokuta ve výši 1.500,- Kč a povinnost zaplatit náklady řízení spojené s projednáním přestupku částkou 1.000,- Kč a bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení (výrok I.).

Výrokem II. byl R. B. uznán vinným tím, že dne 1.12.2014 kolem 16:45 hodin na ulici Mánesova v Havířově-Městě ve směru od křižovatky s ulicí Komunardů při řízení vozidla Renault, RZ X, ohrozil řidiče vozidla Renault, RZ X, takovým způsobem, že když při manévru couvání svého vozidla uviděl příježdějící vozidlo Renault, RZ X, snažil se sešlápnutím brzdového pedálu vozidlo zastavit, ale vlivem namrzlé vozovky své vozidlo neubrzdl a i přes snahu zabránit vzájemnému střetu vozidel se mu toto nepodařilo, následkem čehož došlo k nárazu levé části jeho vozidla do levého boku vozidla Renault, RZ X, čímž vznikla hmotná škoda na obou vozidlech, tedy porušením § 4 písm. a), § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu spáchal naplněním skutkové podstaty přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu a byla mu uložena pokuta 1.500,- Kč a povinnost zaplatit na státu náklady řízení spojené s projednáním přestupku 1.000,- Kč a bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení.

Správní orgán I. stupně poté, co provedl jednak důkaz listinami, a to protokolem o nehodě v silničním provozu s ohledáním místa dopravní nehody, plánek místa nehody, fotodokumentací místa nehody na nosiči CD, výpisem z evidence řidičů a přestupků a poté vyslechl obviněné – žalobce J. K. a R. B., učinil závěr, že žalobce si nestandardní situace na vozovce před ním (myšleno nedaleké dopravní nehody před ním) a tudíž i nestandardního počínání řidiče dodávky musel včas všimnout, a to ne na vzdálenost pouhých cca 40 m, jak uvedl u ústního jednání, ale musel za předpokladu, že se plně věnoval řízení vozidla, nehodu vidět již minimálně od křižovatky ulice Mánesova, ulice Astronautů a ulice Matuškova, kdy vzdálenost k zastávce, kde se měl druhý obviněný R. B. s dodávkou otáčet, je 200 až 230 m, což si správní orgán ověřil na internetových stránkách, s tím, že od křižovatky je dobrý výhled na komunikaci před vozidlem nejméně právě do míst zastávek, což si správní orgán rovněž ověřil na internetových stránkách. Proto správní orgán I. stupně neuvěřil žalobci, že dodávku viděl ze vzdálenosti pouhých cca 40 m. Na základě výše uvedeného správní orgán dovodil, že žalobce jel skutečně takovou rychlostí, kterou nepřizpůsobil zledovatělé vozovce, kdy souvisle své vozidlo neubrzdl a byl nucen provést úhybný manévr, aby se s dodávkou nestřetl čelně do jejího boku, tudíž se mu jeho vozidlo nepodařilo bezpečně před dodávkou zastavit. Správní orgán poznamenal, že žalobce s největší pravděpodobností nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou v daném úseku, kdy v podání vysvětlení uvedl, že jel rychlostí cca 40 km/h, kterou ani on ani jeho zástupce během ústního jednání nenamítali. Dle správního orgánu ovšem jel bezpochyby rychlostí vyšší, než v rámci, které by byl schopen včas na překážku reagovat a své vozidlo zastavit. Podle názoru správního orgánu I. stupně na celé situaci nemění nic ani skutečnost, že se dodávka na pozemní komunikaci nacházela v nestandardním postavení, neboť řidič (v daném případě žalobce) je povinen reagovat na jakoukoliv překážku a být schopen své vozidlo, s ohledem na povětrnostní podmínky, zastavit včas. K návrhu žalobce na provedení důkazu znaleckým posudkem znalcem z oboru dopravy, aby se vyjádřil k nehodovému ději a k příčině střetu vozidel a k tomu, kdo a případně jakým způsobem mohl střetu

zabránit, správní orgán nevyhověl s odůvodněním, že na místě nebyly zakresleny ani jinak zaznamenány žádné brzdové stopy (s největší pravděpodobností vzhledem k namrzlé vozovce) a znalec by stejně jako správní orgán mohl vycházet pouze z výpovědí obviněných, kdy tyto se liší a nejsou zde ani žádní svědci. Správní orgán poukázal na to, že žalobce tvrdil, že druhý řidič R. B. před nárazem nebrzdil, kdy to popsal slovy „než do mě dodávka narazila, nesvítila jí žádná brzdová světla, pouze světla signalizující couvání“, přičemž druhý obviněný řidič B. nesouhlasil s tvrzením žalobce, že by v okamžiku nárazu nebrzdil a že mimo jiné ve své výpovědi konstatoval, že „když se snažil vozidlo zastavit, v důsledku namrzlé vozovky se mu toto již nepodařilo a narazil do vozidla, které přijelo v tu chvíli do prostoru zastávky“. Správní orgán uvedl, že jednou z příčin střetu byla namrzlá vozovka. Argumentoval dále tím, že kdyby oba obvinění dodržovali právní předpisy a přizpůsobili své chování povětrnostním podmínkám a druhý řidič R. B. by plnil své povinnosti při couvání, mohli střetu zabránit oba. Ve vztahu k žalobci správní orgán učinil závěr, že porušil § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, který stanoví, že 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, a dále porušil § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, který stanoví, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladů, předpokládanému stavebnímu a dopravně-technickému stavu pozemní komunikaci, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Správní orgán dále odůvodnil naplnění materiálního znaku skutkové podstaty předmětného přestupku, zavinění, které shledal nejméně jako nedbalostní ve formě nedbalosti nevědomé a stanovenou sankci.

Z protokolu o ústním jednání ze dne 4.3.2015 vyplývá kromě jiného, že žalobce před správním orgánem I. stupně vypověděl, že ze vzdálenosti cca 40 m, když přijížděl po ulici Mánesově v Havířově si všiml dodávky, která byla napříč vozovky. Protože vozovka byla zledovatělá, začal brzdit, aby se s dodávkou nestřetl čelně do jeho boku, snažil se zajet do místa zastávky, kde vozidlo zcela neubrzdlil a narazil od obrubníku, o který se zastavil. V tom začala dodávka couvat a narazila do něj. Nečekal, že vozovka je tak kluzká, že se vozidlo stalo neovladatelné, kdy vozovka působila spíše jako mokrá nebo mírně namrzlá. Než do něj dodávka narazila, nesvítila již žádná brzdová světla, pouze světla signalizující couvání. Druhý obviněný R. B. nesouhlasil s výpovědí žalobce v tom směru, že by v okamžiku nárazu nebrzdil, couvací světla svítila. Dále vypověděl, že když jel kolem 16:40 hodin po ulici Mánesova v Havířově, všiml si kolony aut, která končila na křižovatce s ulicí Jožky Jabůrkové z důvodu dopravní nehody. On stál s vozidlem chvíli v koloně a postupně se před ním začala vozidla otáčet a odjíždět směrem od nehody. Před ním vznikl prostor a rozhodl se, že se také s vozidlem otočí. Nejdříve couval do prostoru zastávky, kdy byl zadní částí vozidla v tomto prostoru. Pak pokračoval v jízdě směrem do protisměrného jízdního pruhu, čímž si najel, začal opětovně couvat do prostoru zastávky, kde došlo k nárazu do druhého vozidla. Vozidlo viděl až v poslední chvíli. Před manévrem prvního couvání se pohledem do zpětného zrcátka přesvědčil o situaci v silničním provozu, kdy žádné vozidlo za sebou neviděl. Při

couvání před nárazem zahlédl vozidlo v prostoru zastávky, kdy se snažil zastavit a v důsledku namrzlé vozovky se mu toto již nepodařilo a narazil do vozidla, které přijelo v tu chvíli do prostoru zastávky. Na otázku zástupce žalobce, v jakých jízdních pružích stál v okamžiku, kdy se rozhodl couvat, řidič B. odpověděl: napříč přes jízdní pruhy.

Proti rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, v němž uvedl námitky, které jsou shodné i s těmi, které jsou uplatněny v žalobě. Žalovaný o odvolání žalobce rozhodl žalobou napadeným rozhodnutím ze dne 19.5.2015, č. j. MSK 64039/2015 a rozhodnutí správního orgánu I. stupně změnil tak, že v části I. výroku o vině žalobce vypustil § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, stejně tak i v části II. výroku o vině R. B. vypustil § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a ve zbytku rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil. K námitce žalobce o pochybení správního orgánu z důvodu nepřibrání znalce z oboru silniční dopravy se žalovaný ztotožnil se závěrem správního orgánu I. stupně o neprovedení tohoto důkazu a uvedl, že předpokladem pro vypracování znaleckého posudku je řádné a úplné zadokumentování všech stop včetně konečného postavení havarovaných vozidel (tzn. postavení, v jakých zůstala vozidla stát v okamžiku střetu, bezprostředně po něm, anebo do jakých poloh dojela setrvačností). Vzhledem k absenci konečného postavení obou vozidel a jakýchkoliv jízdních, brzdných či smykových stop, případně dalších stop na místě dopravní nehody, vypracování znaleckého posudku z oboru silniční dopravy, by bylo značně obtížné, ne-li nemožné. Žalovaný konstatoval, že znalec by byl schopen situaci posoudit na základě pravděpodobnosti a tvrzení obou obviněných, ve výpočtech vzdáleností a času by bylo možné dospět buď jen k přibližným hodnotám nebo k hodnotám s příliš velkou tolerancí. Žalovaný poukázal na to, že zásadním dílem k tomuto stavu přispěli sami účastníci nehody, tj. žalobce a R. B., kteří svá vozidla z konečného postavení odstavili, byť se na ně nevztahovala povinnost vyplývající z § 47 odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu. Při posuzování přestupku žalobce žalovaný vycházel z ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, které v odůvodnění rozhodnutí citoval. Shrnul výsledky dokazování, z nichž dle žalovaného vyplývá, že žalobce 1.12.2014 kolem 16:45 hodin v obci Havířov na ulici Mánesova řídil osobní automobil Renault Captur, RZ X, se kterým přijížděl ve směru od křižovatky s ulicí Komunardů. Uvedl-li žalobce, že vozovka byla zledovatělá, což plně koresponduje s výsledky ohledání místa nehody, tedy věděl, že povrch vozovky je zledovatělý, pak již tato skutečnost měla být důvodem pro to, aby jel tak, aby byl schopen vozidlo zastavit na vzdálenost, na kterou měl rozhled. K výpovědi žalobce, že cca ze vzdálenosti 40 m si všiml dodávky, která byla napříč vozovky, žalovaný uvedl, že žalobcem udávaná vzdálenost je jeho subjektivním odhadem a nemusí být zcela přesná, nicméně druhou skutečností, kterou žalobce vnímal a viděl, bylo dodávkové vozidlo, které stálo napříč vozovky. Žalovaný dovodil, že stálo-li již dodávkové vozidlo napříč vozovky, pak to znamená, že do takového postavení muselo dojet nejméně v okamžiku, kdy je žalobce spatřil (ne-li dříve). Poznamenal, že tvrzení žalobce o postavení dodávkového vozidla napříč vozovkou koresponduje i s tvrzením R. B., který mimo jiné uvedl, že nejdříve couval do prostoru zastávky a pak pokračoval v jízdě vpřed do protisměrného jízdního pruhu, čímž si najel, a vzhledem k tomu, že vozovka má dva jízdní pruhy (pro každý směr jízdy jeden), tzn., že v tomto okamžiku stálo dodávkové vozidlo napříč vozovkou tak, jak to popisuje žalobce. Žalovaný dále poukázal na fotodokumentaci, z níž plyne, že se jedná o dodávkový automobil bílé barvy, bez prosklených bočních stěn a zadních dveří, což dle žalovaného mohlo přispět k jeho lepší viditelnosti. Současně žalovaný učinil závěr, že dodávkové vozidlo však svým

postavením nevytvořilo náhlou překážku a žalobce tedy reagoval na stojící vozidlo v okamžiku, kdy pro něj vozidlo bylo viditelné. V důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy na zledovatělé vozovce však nebyl schopen bezpečně zastavit pouze brzděním, a aby se nestřetl s dodávkovým vozidlem, snažil se zajet do místa zastávky, která je dokumentována v protokolu o nehodě v silničním provozu a v plánu místa nehody. Žalovaný konstatoval, že z tvrzení žalobce vyplývá, že prostor zastávkového zálivu byl prázdný a napříč stojící dodávkový automobil do něj nijak nezasahoval. To ostatně potvrzuje i jeho další tvrzení, že vozidlo zcela neubrzdl a narazil do obrubníku, o který se zastavil. Žalovaný rovněž konstatoval, že žalobce tedy vjel do zastávkového zálivu ve snaze vyhnout se střetu s napříč stojícím dodávkovým vozidlem, ale vzhledem ke zledovatělému povrchu vozovky včetně zastávkového zálivu, ani zde nebyl schopen vozidlo ubrzdit. Z toho dle žalovaného vyplývá závěr, že rychlost vozidla žalobce byla taková, že pokud by se nepokusil vyhnout nárazu nasměrováním vozidla do zastávkového zálivu, narazil by minimálně čelně do levého boku dodávkového vozidla stojícího napříč vozovkou. Žalovaný dospěl k závěru, že žalobce porušil § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť se pohyboval po pozemní komunikaci, jejíž povrch byl pokryt náledím. Již tato okolnost sama o sobě vyžadovala maximální míru opatrnosti, neboť dle žalovaného je známou skutečností, že na takovémto povrchu vozovky jsou jízdní vlastnosti vozidla výrazně zhoršené, zvláště pak co se týče brzdné dráhy, jejíž délka je podstatně delší, než délka brzdné dráhy na suchém povrchu vozovky. Žalovaný uvedl, že žalobce začal brzdit z důvodu, že před sebou na vozovce viděl napříč stojící dodávkové vozidlo, a aby zabránil střetu, vyhýbal se do zálivu autobusové zastávky, nacházející se po pravé straně komunikace (za dodávkovým vozidlem), nicméně k poškození jeho vozidla došlo, a to nárazem pravého předního kola na vyvýšený obrubník autobusové zastávky. Žalobce se tedy vyhýbal střetu s napříč stojícím vozidlem, což znamená, že kdyby pokračoval ve svém směru jízdy, za daných okolností by narazil do levého boku stojícího dodávkového vozidla. Teprve až poté došlo k tomu, že do jeho stojícího vozidla s poškozeným pravým předním kolem nacouval druhý řidič R. B.s dodávkovým vozidlem, a to tak, že levou zadní oblinou karoserie narazil do středu levých zadních dveří vozidla žalobce.

Při posuzování přestupku druhého řidiče R. B. žalovaný vycházel z § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu, které stanoví, že při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Žalovaný vycházel ze zjištění, že R. B. řídil dodávkový automobil Renault Master, RZ X, se kterým v prostoru autobusové zastávky prováděl couvání, při němž narazil do levých zadních dveří za ním stojícího automobilu žalobce. Odkázal na výpověď R. B., který uvedl, že se otáčel z důvodu dopravní nehody, která vznikla na pozemní komunikaci a manévr otáčení popsal tak, že nejdříve zacouval do prostoru zastávky, kde byl zadní částí. Pak s vozidlem popojel vpřed do protisměrného jízdního pruhu, čímž si najel. Tento okamžik se dle žalovaného shoduje s okamžikem, o němž žalobce tvrdí, že si všiml dodávky, která byla napříč vozovky. Pak R. B. začal opět couvat do prostoru zastávky, přitom však v prostoru zastávky zahlédl vozidlo (jednalo se o vozidlo žalobce), které zůstalo stát po nárazu do obrubníku s poškozeným pravým předním kolem. Žalovaný konstatoval, že tvrdí-li R. B., že manévrem prvního couvání za sebou žádné vozidlo neviděl, pak toto tvrzení lze přijmout, neboť couvání prováděl „na dvakrát“ s najetím, což znamená, že v tuto chvíli byl ještě prostor zastávkového zálivu prázdný (nebylo zde žádné vozidlo. Při druhém

couvání již narazil do osobního automobilu žalobce. Důvodem nárazu byla skutečnost, že byť couval pomalu, na zledovatělé vozovce nezabrzdl své vozidlo.

K námitce žalobce, že R. B. se v daném místě neměl co otáčet, žalovaný ve světle zjištěných okolností tuto námitku nepřijal. Argumentoval tím, že v bezprostřední blízkosti místa, kde se R. B. otáčel, došlo k dopravní nehodě, což mělo za následek neprůjezdnost pozemní komunikace. Za těchto okolností R. B. měl možnost volby vyčkat až do ukončení vyšetřování dopravní nehody, což bylo časově jen stěží odhadnutelné, nebo se za zvýšené opatrnosti otočit a místo nehody objet jinou trasou. To, že se řidič R. B. otáčel, lze podle žalovaného považovat za logické řešení, jen bylo třeba je provést s nezbytnou mírou opatrnosti, což řidič R. B. neučinil, když při couvání narazil do za ním stojícího vozidla žalobce.

Podle ust. § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně-technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

V posuzované věci byl žalobce uznán vinným tím, že dne 1.12.2014 kolem 16:45 hodin na ulici Mánesova v Havířově-Městě ve směru od křižovatky s ulicí Komunardů při řízení vozidla Renault, RZ X, nepřizpůsobil rychlost jízdy povětrnostním podmínkám, a i když se snažil zastavit a vyhnout se střetu s vozidlem Renault, RZ X, tak na namrzlé vozovce po sešlápnutí brzdového pedálu své vozidlo neubrzdl, musel strhnout vozidlo doprava a následně zastavil až o betonovou obrubu, kdy, i přes jeho snahu, se mu zabránit vzájemnému střetu vozidel nepodařilo a následně došlo k poškození levé zadní části vozidla Renault, RZ X a levého boku vozidla Renault, RZ X. Žalobce především namítal, že z odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že měl spáchat přestupek tím, že nepřizpůsobil svou jízdu stavu vozovky, ovšem uvedený výrok je formulován tak, že svým jednáním způsobil střet obou vozidel, což on popírá. Krajský soud této námitce přisvědčil a má za to, že se správní orgány nedostatečně zabývaly posouzením příčinné souvislosti mezi jednáním žalobce a vznikem dopravní nehody, tím, zda právě i konání žalobce bylo příčinou dopravní nehody a v jaké intenzitě, příčinnou souvislostí mezi jednáním každého z řidičů (tj. žalobce a druhého řidiče R. B.) a vznikem dopravní nehody s přihlédnutím k tomu, že příčinou následku (účinku) je každý jev, bez něhož by daný jev buď vůbec nenastal, anebo nenastal způsobem, jakým nastal. Soud má za to, že z rozhodnutí správního orgánu a formulace výroku rozhodnutí o uznání viny žalobce předmětným přestupkem plyne, že zavinění žalobce na nehodě bylo odvozováno od porušení povinnosti přizpůsobit rychlost jízdy povětrnostním podmínkám. Pro posouzení, zda žalobce porušil povinnost danou § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu přizpůsobit rychlost jízdy stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které bylo možno předvídat, a zda jel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled, bylo podstatné zjištění, jakou rychlostí žalobce jel (správní orgán I. stupně uvedl, že s největší pravděpodobností žalobce nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost danou v úseku, kdy v podání vysvětlení, měl uvést, že jel rychlostí cca 40 km/h, ovšemže jel bezpochyby rychlostí vyšší, než v rámci které by byl schopen včas na překážku reagovat a své vozidlo zastavit), zkoumat,

na jakou vzdálenost měl žalobce dohled, zkoumat rozeznatelnost překážky, tj. vozidla řízeného R. B., a to i s přihlédnutím k rychlosti jízdy vozidla řízeného žalobcem a postavení vozidla R. B., také tím, zda řidič druhého vozidla R. B. svým manévrem (kdy před otočením vozidla, kterýžto manévr popsal tak, že nejprve zacouval do prostoru zastávky, kde byl zadní částí, pak s vozidlem popojel vpřed do protisměrného jízdního pruhu, čímž si najel a opět začal couvat do prostoru zastávky, kde došlo k nárazu do vozidla žalobce), nezkrátil žalobci brzdnou dráhu. V průběhu řízení před správními orgány uvedené právně významné okolnosti zjišťovány nebyly. V daných souvislostech soud zastává názor, že závěr žalovaného, že dodávkové vozidlo svým postavením nevytvořilo náhlou překážku, a že žalobce reagoval na stojící vozidlo v okamžiku, kdy pro něj vozidlo bylo viditelné, nemá oporu ve správním spisu. Nelze seznat, na základě čeho žalovaný učinil závěr, že žalobce reagoval na stojící vozidlo. Nic takového neuvedl ani žalobce, neplyne to ani z výpovědi řidiče B. slyšeného před správním orgánem I. stupně u jednání dne 4.3.2015. Řidič B. vypověděl, že když se rozhodl, že se s vozidlem otočí, nejdříve couval do prostoru zastávky, kdy byl zadní částí vozidla v tomto prostoru, pak pokračoval v jízdě směrem vpřed do protisměrného jízdního pruhu, čímž si najel a začal opět couvat do prostoru zastávky, kdy došlo k nárazu druhého vozidla. Podle § 56 správního řádu, zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanovení znalce. Soud dospěl k závěru, že správní orgány zcela rezignovaly na obstarání znaleckého posudku za účelem posouzení shora uvedených otázek. Z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí nevyplývá, že správní orgán odpovídajícími odbornými znalostmi, kterými by bylo možné nahradit znalecké zkoumání příčin dopravní nehody, disponoval. Za tohoto stavu nelze akceptovat postup správního orgánu, který odmítá znalecké posouzení odborných otázek s argumentací, že předpokladem pro vypracování znaleckého posudku je řádné a úplné zadokumentování a zajištění všech stop včetně konečného postavení havarovaných vozidel. Tento názor správního orgánu soud považuje za předčasný. Má za to, že k tomu, zda ve spise je dostatek podkladů pro odborné posouzení, je oprávněn znalec sám. Pro uznání žalobce vinným z předmětného přestupku je nutné, aby žalovaný dostal své povinnosti dle § 3 správního řádu. Žalovaný musí především vyvrátit tvrzení žalobce, že svým jednáním střet obou vozidel nezpůsobil, a že se mu naopak střetu zabránit podařilo.

Na základě výše uvedeného soud zrušil napadené rozhodnutí podle § 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s. a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení, neboť skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí vyžaduje doplnění výše uvedeným způsobem.

Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z plného procesního úspěchu žalobce. Soud proto v souladu s ust. § 60 odst. 1 s.ř.s. uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci na nákladech řízení částku 15.342,- Kč k rukám jeho zástupce podle § 149 odst. 1 o.s.ř., ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku podle § 160 odst. 1 o.s.ř. (aplikovaných na základě § 64 s.ř.s.). Náklady řízení sestávají z nákladů právního zastoupení, a to z odměny za tři úkony právní služby po 3.100,- Kč (příprava a převzetí zastoupení, sepsání žaloby a zastoupení u jednání) podle § 7, § 9 odst. 4 písm. d), § 11 odst. 1 písm. d) vyhl. č. 177/1996 Sb. v pl. znění, tří režijních paušálů po 300,- Kč podle § 13 odst. 3 téže vyhlášky. Odměna a náhrady činí celkem 10.200,- Kč. K tomu je nutno

připočíst 21 % DPH ve výši 2.142,- Kč, neboť zástupce žalobce doložil, že je plátcem této daně. K nákladům řízení dále náleží soudní poplatek 3.000,- Kč. Náklady řízení tak činí celkem 15.342,- Kč.

P o u ě n í : Proti tomuto rozhodnutí l z e podat kasační stížnost ve lhůtě do dvou týdnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Brno, Moravské náměstí č. 6. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

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.

V Ostravě dne 16.11.2015

**Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně**