



ČESKÁ REPUBLIKA

# ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Komínkovou v právní věci žalobce **R.M.**, proti žalovanému **Krajskému úřadu Karlovarského kraje**, se sídlem 360 21 Karlovy Vary, Závodní 353/88, v řízení o žalobě proti **rozhodnutí žalovaného ze dne 5.6.2012, č.j. 1309/DS/12-3**

*t a k t o :*

**I. Žaloba se z a m í t á.**

**II. Žádný z účastníků n e m á právo na náhradu nákladů řízení**

## O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou domáhal zrušení výše označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary, odboru dopravy ze dne 6.3.2012 č.j. 4752/OD-P/12, kterým byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, porušením § 5 odst. 1 písm. a) téhož zákona, přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., porušením § 5 odst. 1 písm. a) téhož zákona, přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona č. 361/2000 Sb. porušením § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, přestupku podle § 16 odst. 1 písm. a) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, porušením § 1 odst. 2 téhož zákona, a přestupku podle § 16 odst. 1 písm. c) zákona č. 168/1999 Sb., porušením § 17 odst. 1 téhož zákona. Správní orgán I. stupně uložil žalobci pokutu 5 000,- Kč a zákaz řízení všech motorových vozidel na 6 měsíců a upustil od povinnosti nahradit náklady řízení. Opravným rozhodnutím ze dne 16.10.2012 č.j. 1309/DS/12-6 žalovaný vypustil poslední větu ve výrokové části v prvním odstavci žalobou

napadeného rozhodnutí, podle níž byla prvostupňovým rozhodnutím žalobci stanovena náhrada nákladů přestupkového řízení ve výši 1 000,- Kč.

Žalobce v **žalobě** namítal, že se správní orgány nedostatečně vypořádaly s tvrzením žalobce a jeho jednání nesprávně kvalifikovaly. Podle názoru žalobce nenastal skutkový děj naplňující ustanovení **§ 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.**, podle něhož měl jako řidič vjet na železniční přejezd v době, kdy již byl vidět a slyšet příjíždějící osobní vlak, neboť když se žalobce dostal s vozidlem do prostoru železničního přejezdu, vlak tam podle jeho tvrzení již byl a přejezdem projížděl. Žalobce měl za to, že se nerozhodl z nedbalosti vjet na železniční přejezd v době, kdy se blížil vlak, protože se snažil již pomalu jedoucí vozidlo ubrzdít pedálem i ruční brzdou a manipulací s volantem. Žalobce poukázal na to, že svědecká výpověď jednoho z cestujících potvrzuje jeho snahu manipulovat s volantem. Rovněž žalobce poukázal na to, že narazil do vlaku až v jeho polovině, nikoli do jeho čela. Podle názoru žalobce označené ustanovení má za cíl postihnout řidiče vjíždějící na přejezd, přestože již vidí nebo slyší vlak, a to bez zhodnocení následného děje, zda dojde ke kolizi. Ze stejných důvodů považoval žalobce za nesprávný závěr správních orgánů o porušení **§ 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.**

Dále žalobce tvrdil, že správní orgány sice správně kvalifikovaly porušení **§ 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. a § 1 odst. 2 a § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb.**, avšak nebyla splněna materiální podmínka pro kvalifikování přestupku, respektive okolnosti případu jsou podle žalobce natolik zásadní, že měly být řádně vypořádány, zejména ohledně tvrzení žalobce, že se do situace, kdy po dobu několika málo desítek vteřin tyto tři povinnosti skutečně porušoval pouze z důvodu řešení mimořádné a závažné situace. V tomto směru měl žalobce za to, že se žalovaný s jeho tvrzením nedostatečně vypořádal a nevyvrátil je. Žalobce poukázal na ustanovení **§ 2 odst. 2 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb.** s tím, že vozidlo technicky upravil tak, aby bylo na první pohled zřejmé, že je nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích a k tomuto provozu na pozemní komunikaci se žalobce dostal pouze v nouzové situaci. Žalobce připustil, že do situace spočívající v porušení označených povinností se dostal vlastním přičiněním, když asi nedostatečně zkontroloval stav brzd. Žalobce tvrdil, že v momentě, kdy přijel po vyjetých kolejích na poli vedle pozemní komunikace k lesu, zjistil, že vozidlo neubrzdí. Odbočit vlevo podle žalobce nebylo možné, stejně jako riskovat přímý náraz do stromu. Jakožto nejbezpečnější tak podle žalobce zbyla varianta stočit volant vpravo a sjet na pozemní komunikaci. V tomto okamžiku podle žalobce nebyl vidět ani slyšet příjíždějící vlak, proto měl za to, že jeho rozhodnutí bylo jediné správné. V tomto okamžiku žalobce připustil, že porušil uvedené povinnosti, avšak z důvodu krajní nouze. Následná situace se podle žalobce nedala předvídat, neboť vlak ještě nebyl vidět ani slyšet. Žalobce nesouhlasil se závěrem žalovaného, že se snažil zabránit zranění své osoby rozjetím se směrem k železničnímu přejezdu v době, kdy se k němu blížil osobní vlak s osmi nezletilými pasažéry, tedy jednáním do jisté míry bezohledným. Žalovaný podle žalobce nezohlednil fakt, že se žalobci nepodařilo zastavit vozidlo před sjezdem z pole a rozhodl se stočit vozidlo vpravo na cestu. V tu dobu nemohl být podle žalobce viděn vlak, neboť tomu bránily nálety stromů, které po nehodě zprava železniční a dopravní cesty vyřezala. Za neodůvodněný považoval žalobce závěr žalovaného, že nemohlo dojít k náhlému selhání brzd, dovozený pouze z tvrzení žalobce před Policií ČR o tom, že žalobce šlapal na brzdový pedál, ale zřejmě málo nebo už vozidlo celkově špatně brzdilo. Na základě toho žalobce měl za to, že by neměl být stavěn do stejné pozice, jako řidič pohybující se vědomě běžně na pozemních komunikacích bez zákonného povinného pojištění, bez STK a

bez SPZ. Žalobce měl za absurdní uzavírat povinné zákonné pojištění a platit STK na pracovní stroj, u něhož je známo, že se nebude používat pro provoz na pozemních komunikacích. Postupem správních orgánů došlo podle žalobce k porušení § 3 zákona č. 500/2004 Sb.

Žalobce rovněž měl za to, že žalovaný porušil § 90 odst. 3 správního řádu, když v napadeném rozhodnutí použil formulaci o tom, že žalobci byla uložena povinnost náhrady nákladů přestupkového řízení, přestože správní orgán I. stupně od této úhrady upustil. Žalovaný tak podle žalobce v rozporu s citovaným ustanovením správního řádu změnil rozhodnutí správního orgánu I. stupně v neprospěch odvolatele, eventuálně se jednalo o chybu, která zakládá pochybnosti ohledně uložené povinnosti.

Žalovaný ve **vyjádření k žalobě** navrhl zamítnutí žaloby s tím, že k porušení ustanovení § 28 odst. 1, § 29 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu postačí podle zákona o přestupcích zavinění z nedbalosti nevědomé, a žalobce ani nenamítal, že by o železničním přejezdu nevěděl, naopak uváděl, že vozidlo dočasně vyřazené z provozu používá k jízdě do lesa, tudíž věděl, že pojedje místem, kudy vede užívaná železniční trať. Dále žalovaný poukázal na výpověď žalobce před policejními orgány, že viditelnost do dálky byla dobrá, že vlak sice viděl, ale nepodařilo se mu dobrzdit. Podle žalovaného ustanovení § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu nejsou omezena pouze na řidiče, kteří je hodlají porušit cíleně, ale jedná se o obecně charakterizovanou povinnost. Žalovaný nesouhlasil s tím, že by bezdůvodně tvrdil, že žalobce vyjel z pole na pozemní komunikaci v okamžiku, kdy viděl a slyšel vlak. Žalovaný vycházel z výpovědi žalobce před orgány Policie ČR, na niž se žalobce následně odvolal, tudíž ji zprocesnil a správní orgán s ní mohl pracovat jako s důkazem v rámci přestupkového řízení. Žalovaný připomněl, že protokol o výpovědi byl sepsán cca 3 hodiny po dopravní nehodě, tudíž je jeho vypovídající hodnota vysoká, a žalobce zde uváděl, že při příjezdu k železničnímu přejezdu viděl zleva přijíždět vlak, a počal brzdit, když buď málo šlapal na brzdový pedál, nebo vozidlo už celkově špatně brzdilo, tedy zatáhl za ruční brzdu, ale přesto došlo ke střetu. Žalobce pak uvedl, že si je vědom zavinění dopravní nehody a neuplatňoval technickou závadu na vozidle. Žalovaný odkázal na odůvodnění svého rozhodnutí, že žalobce věděl o špatném technickém stavu vozidla, přesto se rozhodl stočit směr jízdy k železničnímu přejezdu, kde mohl pohyb drážního vozidla očekávat. K otázce upuštění od náhrady nákladů přestupkového řízení žalovaný uvedl, že v rozhodnutí došlo k písařské chybě napravené vydáním opravného rozhodnutí.

Žalobce v **replíce** nesouhlasil se závěrem, že by důkazem o úmyslu spáchat předmětný přestupek byl fakt, že žalobce věděl z dřívějšího o existenci železničního přejezdu. Dále se podle žalobce žalovaný nevypořádal s tvrzením, že žalobce jel po polích a loukách mimo pozemní komunikaci až k lesu, kde neočekávaně jeho vozidlo přestalo brzdit, či brzdilo tak špatně, že ho nešlo zastavit a v tom okamžiku se žalobce rozhodl pro menší hrozící riziko než narazit do stromů, tj. stočit volant doprava na pozemní komunikaci a směřovat k železničnímu přejezdu. Z rozhodnutí podle žalobce nevyplývá, že by žalovaný jednoznačně vyvrátil, že se nemohlo jednat o jednání v krajní nouzi. Dále měl žalobce za to, že oprava opravným rozhodnutím šla nad rámec pojmu „zřejmá nesprávnost“, neboť by neměla sloužit k nápravě právních nebo věcných vad rozhodnutí. Podle žalobce by se měla týkat pouze pravopisných chyb, překlepů, zjevných omylů či záměn, chybných součtů apod. Opravným rozhodnutím podle žalobce *nemůže být měněn obsah nebo smysl původního rozhodnutí, či opravovány skutečnosti klíčové*

*pro právní posouzení věci* (viz nálezn Ústavního soudu **II. US 237/08**). S ohledem na to nesouhlasil žalobce s opravou výroku spočívající ve vypuštění celé věty, na jejímž základě vznikl zásadní sporný moment o povinnosti náhrady nákladů přestupkového řízení.

Součástími **správního spisu** jsou oznámení přestupku ze dne 27.12.2011 PČR, Krajského ředitelství Policie Karlovarského kraje, a protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 4.11.2011, podle nichž tohoto dne řídil žalobce osobní automobil Seat bez RZ ... vozidlo dočasně vyřazené z provozu po polní cestě z obce Poseč k železniční trati vedoucí z Otročina do Toužimi. Před železničním přejezdem žalobce nezastavil a nedal přednost osobnímu vlaku a došlo ke střetu. Podle protokolu jde o polní cestu obousměrnou s minimální hustotou provozu s mírným klesáním ve směru od obce Poseč, jejíž povrch je nezpevněný, v době dopravní nehody byl mokrá a kluzký. Na přiloženém nákresu pod číslem 4 je žalobcem označeno místo, odkud zahlédl vlak, tj. ve vzdálenosti 8,5 metrů od výchozího bodu měření, pod bodem č. 6 je vyznačeno místo střetu vozidla a vlaku.

Při jednání v přestupkovém řízení dne 28.2.2012 žalobce plně odkázal na svoji výpověď před policejními orgány dne 4.11.2011. Z úředního záznamu o této výpovědi vyplývá, že žalobce své vozidlo, dočasně vyřazené z provozu, bez platné STK, nepojištěné, s registračními značkami v depozitu, používá do lesa. Tohoto dne jel z Poseče po polní cestě do lesa. Vlak sice viděl, ale už to nedobrzdil. Přijížděl k železničnímu přejezdu, tak začal brzdit. Z levé strany viděl přijíždět vlak, který začal troubit, pravděpodobně proto, že viděl jeho vozidlo. Žalobce uváděl, že jel rychlostí cca 30 kilometrů za hodinu, možná i méně. Šlapal na brzdový pedál, ale zřejmě málo, nebo už to celkově špatně brzdilo, tak zatáhl za ruční brzdu, přesto došlo ke střetu. Žalobce technickou závadu na vozidle neuplatňoval. Uvedl, že si je vědom zavinění nehody.

Výpověď před správním orgánem žalobce doplnil tak, že k běžné jízdě vozidlo nepoužíval, po uložení registrační značky do depozita Magistrátu města Karlovy Vary a zrušení pojistky na vozidlo s vozidlem jel asi pětkrát, a to pouze po poli nebo po louce. Aby se nedostal na pozemní komunikaci, vyjížděl vždy zadem od stodoly. Od skončení platnosti technické kontroly v roce 2010 vozidlo v opravě nikdy nebylo, žalobce na něm pouze kontroloval a doplňoval provozní náplně. Inkriminovaného dne chtěl jet do lesa, kde měl domluven sběr pařezů a dřeva. K lesu jel po louce po polní cestě, na přiložené mapce vyznačil trasu jízdy podél polní cesty na poli. V průběhu jízdy vozidlo brzdilo. Pak začal sjíždět ze svahu a přibližoval se k místu, kde chtěl u lesa zastavit. Tehdy vozidlo ještě brzdilo. Chtěl zastavit na konci louky u cesty a přes cestu jít do lesa pěšky pro dříví. Když žalobce dobrzdřoval, vozidlo přestalo brzdit. Žalobce podřadil, tím se rychlost snížila. V té době mohl jet asi tak 20-30 kilometrů v hodině. Nemohl strhnout řízení, jinak by se vozidlo převrátilo. Původně najížděl kolmo k cestě s tím, že před ní zastaví. Jak ale vozidlo přestalo brzdit, nemohl cestu přejet rovně, protože by narazilo do valu za cestou. Nemohl řízení strhnout doleva ani doprava, to by se vozidlo převrátilo. Proto najel na cestu. Když najel na cestu, snažil se dále brzdit, ale vozidlo nereagovalo. Pak z levé strany zahlédl přijíždějící vlak a v té době zaslechl i jeho houkání. Jak žalobce vlak uviděl, stále se snažil brzdit a také použil ruční brzdu. Těsně před střetem strhnul řízení vlevo, takže nedošlo k přímému čelnímu nárazu.

Při podání vysvětlení před policejním orgánem dne 15.11.2011 strojvedoucí vlaku

M.Š. uváděl, že s vlakem jel asi 50 km/h a blížil se k železničnímu přejezdu. Před přejezdem na trati je pískací kolík, od kterého několikrát houkal, a když viděl, že se blíží auto, houkal nepřetržitě. Auto zahlédl cca 30 m před přejezdem. Když strojvedoucí pochopil, že auto nezastaví, použil rychlobrzdu, ale auto jelo k přejezdu nezměněnou rychlostí, takže narazilo do pravého boku vlaku. Řidič poté přišel k vlaku a omlouval se, že vlak vůbec neviděl a neslyšel.

Vlakvedoucí J.Š. před policejními orgány vypověděl, že slyšel hlasité troubení mašiny a poté prudké brzdění. Po nárazu jim řidič vozidla říkal, že mu vozidlo špatně brzdí a že ho má ve špatném technickém stavu.

Cestující A.J. uvedl, že seděl na straně nárazu vozidla do vlaku ve směru jízdy a viděl, že řidič vozidla se snažil zabránit střetu točením volantů doprava a doleva.

Dále je součástí správního spisu výpis z centrální evidence vozidel, z něhož vyplývá, že vozidlo výše označeného VIN mělo technickou prohlídku platnou do 11.9.2010 a dnem 30.5.2011 bylo dočasně vyřazeno s evidence. Z vyhledávače pojistných smluv dále vyplývá, že vozidlo bylo pojištěno do 30.5.2011.

**Správní orgán I. stupně** v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl, že žalobce porušil ustanovení **§ 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.**, když *užil vozidlo nesplňující technické podmínky stanovené zvláštním předpisem*, neboť vozidlo bylo ve statutu dočasně vyřazení z evidence motorových vozidel a nebylo opatřeno registračními značkami a nemělo platnou technickou kontrolu, což bylo podle správního orgánu I. stupně prokázáno jak z databáze centrální evidence motorových vozidel, tak i z vyjádření žalobce. Tím žalobce podle správního orgánu I. stupně naplnil skutkovou podstatu přestupku podle **§ 125 c odst. 1 písm. a) bod 1, písm. k) zákona č. 361/2000 Sb.** Dále správní orgán I. stupně připomněl, že podle vyjádření před správním orgánem se žalobce seznámil s celým spisovým materiálem a nechtěl pokračovat dalšími úkony v řízení, proto správní orgán I. stupně přihlížel rovněž k úředním záznamům o podání vysvětlení osob před policejními orgány. Stejně tak podle správního orgánu bylo možné vycházet i z vyjádření žalobce při podání vysvětlení před policejním orgánem, přičemž toto vyjádření je podle správního orgánu I. stupně v zásadním rozporu s výpovědí žalobce při ústním jednání. Správní orgán I. stupně uvedl, že verze nehodového děje uvedená v protokolu o podání vysvětlení bezprostředně po dopravní nehodě se mu jeví pravděpodobnější. Na polní cestě, na níž došlo ke střetu s vlakem, podle správního orgánu I. stupně bylo povinností žalobce dodržovat pravidla silničního provozu vzhledem k tomu, že se jednalo o účelovou komunikaci ve smyslu **§ 7 zákona č. 13/1997 Sb.**, protože tato komunikace prakticky spojuje obec Poseč s obcí Brť, a dále je evidována jako ostatní plocha – ostatní komunikace v katastru nemovitostí pod p.č. 722/2 v k.ú. Poseč. Správní orgán I. stupně měl za to, že pokud žalobce chtěl užít vozidlo v silničním provozu, měl je udržívat v takovém stavu, aby silniční provoz neohrozilo. Pokud žalobce neprováděl žádnou údržbu, nenechal vozidlo odborně prohlédnout, s ohledem na stáří vozidla, kdy první zaevidování je ke dni 9.7.1993, měl předpokládat možnost technické závady. Zejména podle správního orgánu v případě, kdy žalobce přímo při ústním jednání uváděl, že asi měsíc před dohodou doléval kapaliny do vozidla a v nádobce na brzdovou kapalinu doplnil asi na 2 cm, mohl podle správního orgánu I. stupně předpokládat, že kapalina brzdové soustavy ubývá, tudíž může dojít k závadě na brzdové soustavě. Tyto skutečnosti mohly být zjištěny a odborně odstraněny v případě řádné technické prohlídky. Správní orgán I.

stupně tak došel k závěru o naplnění skutkové podstaty přestupku podle **§ 125 c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb.** ve formě vědomé nedbalosti. Správní orgán I. stupně nesouhlasil s tvrzením žalobce, že nebylo v jeho technických možnostech zabránit střetu vozidla s tím, že pokud žalobce uváděl, že najížděl kolmo k cestě a poté najel na cestu ve směru vpravo, mohl najet na cestu vlevo. S ohledem na skutečnost, že vozidlo nemělo brzdy, by podle správního orgánu I. stupně vyjetí vlevo bylo logičtější, neboť by se jednalo o stoupání, jež by mohlo vést ke snížení rychlosti vozidla až k jeho případnému zastavení. Je podle správního orgánu I. stupně pravdou, že v tom okamžiku žalobce ještě nevěděl o přibližujícím se drážním vozidle, ale tuto skutečnost měl a mohl předpokládat. V důsledku toho podle správního orgánu I. stupně žalobce věděl, že svým jednáním může porušit či ohrozit zájem chráněný zákonem, ale spoléhal na to, že jej neporuší. Správní orgán v tomto jednání shledal formu vědomé nedbalosti. Porušení **§ 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.** shledal správní orgán I. stupně v tom, že žalobce si před železničním přejezdem nepočínal zvlášť opatrně, zejména se nepřesvědčil, zda může přejezd bezpečně přejet, vjel na železniční přejezd v době, kdy byl již vidět a slyšet příjezdající osobní vlak. Toto je podle správního orgánu I. stupně prokázáno protokolem o nehodě, fotodokumentací a plánkem, výpověďmi M.Š., J.Š. a A.J. i vyjádřením obviněného, že se cítí být vinen za poškození vlaku, že je způsobil on, vozidlo bylo jeho a toto řídil. Porušení **§ 1 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb.** spatřoval správní orgán I. stupně v tom, že žalobce užil k jízdě vozidlo bez sjednaného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, což měl správní orgán za prokázané zejména vyjádřením obviněného, který si této skutečnosti byl plně vědom. Porušením této povinnosti žalobce naplnil skutkovou podstatu přestupku podle **§ 16 odst. 1 písm. a) zákona č. 168/1999 Sb.** Stejným způsobem měl správní orgán za prokázané porušení **§ 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb.** tím, že žalobce jako řidič neměl při řízení u sebe doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Z odůvodnění žalobou **napadeného rozhodnutí** vyplývá, že žalovaný měl za prokázané, že si žalobce nepočínal opatrně, zejména se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet a vjel na železniční přejezd v době, kdy tudy již projížděl osobní vlak. Žalovaný poukázal na to, že podle protokolu o ústním jednání žalobce věděl o tom, že jím řízené vozidlo vykazuje závažnou technickou vadu v brzdovém systému, a přesto stočil směr jízdy k železničnímu přejezdu, kde lze očekávat pohyb drážního vozidla. Tím podle žalovaného došlo k porušení **§ 28 odst. 1 zákona o silničním provozu**. K porušení **§ 29 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu** došlo podle žalovaného na základě skutečnosti, že žalobce, jak vyplývá z protokolu o ústním jednání, slyšel houkání vlaku, který se k železničnímu přejezdu blížil, a rovněž jej i viděl. Žalovaný odmítl, že by žalobce na železniční přejezd nevjel, neboť v tu dobu byl na něm vlak. Žalovaný přitom poukázal na ustanovení **§ 2 písm. bb) zákona o silničním provozu**, podle něhož je *železniční přejezd místo, kde se úrovně kříží pozemní komunikace se železnicí a je označené příslušnou dopravní značkou*. Žalovaný vycházel z plánku dopravní nehody, podle něhož je dopravní značka označující železniční přejezd umístěna ve vzdálenosti 1,5 metru od tělesa drážní dopravní cesty, a místo střetu bylo PČR označeno ve vzdálenosti 0,6 metru od tělesa dopravní drážní cesty, tedy v prostoru železničního přejezdu. Žalovaný rovněž poukázal na podané vysvětlení ze strany strojvedoucího M.Š. o tom, že zvukové znamení použil v souladu s předpisy v místě „pískacího kolíku“, od kterého houkal několikrát, a když uviděl k přejezdu se blížící vozidlo, houkal nepřetržitě. Na základě toho podle žalovaného nelze přijmout verzi, že by vlak nebyl vidět nebo že by nedával zvukové

výstražné znamení. Dále žalovaný uvedl, že správní orgány přijaly tvrzení žalobce, že od obce Poseč přijel po polním pozemku souběžně s pozemní komunikací, na kterou vjel cca 30 metrů před železničním přejezdem. Žalovaný poukázal na evidenční list vozidla v centrální evidenci vozidel, podle něhož v době dopravní nehody vozidlo nemělo platnou technickou prohlídku, a současně na vyjádření žalobce, že sám učinil na vozidle technické úpravy (vyjmutí skel z oken, vyjmutí sedaček), které z vozidla učinily de facto vrak. Ač si byl vědom této skutečnosti, přesto žalobce podle žalovaného po určité vzdálenosti vjel na pozemní komunikaci. Na tomto faktu nic nemění podle žalovaného tvrzení, že tam nechtěl vjet, neboť ke skutečnosti, že na pozemní komunikaci s vozidlem takřka v katastrofálním technickém stavu vjel, fyzicky došlo, a to bez ohledu na to, zda se po pozemní komunikaci pohyboval v metrech či kilometrech. V okamžiku, kdy se s vozidlem vjede na pozemní komunikaci, všechny povinnosti se na vozidlo vztahují. Tvrzení, že žalobcem upravené vozidlo je na úrovni vysokozdvizného vozíku, na který se nevztahuje povinnost mít státní poznávací značku, technickou prohlídku a pojištění odpovědnosti, je podle žalovaného zcestné. Vysokozdvizný vozík není silničním motorovým vozidlem, ale pracovním strojem, který není určený k provozu na pozemních komunikacích. Žalovaný poukázal na ustanovení **§ 50 odst. 3 správního řádu**, podle něhož *správní orgán má povinnost zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu*. Podle žalovaného zde veřejným zájmem není pardonování jednání řidičů, kteří porušením zákonem uložených povinností ohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Tvrzení žalobce, že se snažil zabránit zranění své osoby rozjetím se směrem k železničnímu přejezdu v době, kdy se k němu blížil osobní vlak s osmi nezletilými pasažéry, žalovaný vyhodnotil jako jednání vykazující určitou dávku bezohlednosti. Podle žalovaného je otázkou, zda vozidlo v tak neutěšeném technickém stavu mělo vůbec být k jakékoli jízdě použito, neboť i mimo pozemní komunikaci tvořilo hrozbu minimálně pro samotného žalobce. K tvrzení žalobce, že na pozemní komunikaci vjel pouze proto, že mu vozidlo přestalo brzdit, žalovaný uvedl, že lze mít pochybnost o náhlém selhání brzd, neboť žalobce bezprostředně po dopravní nehodě uvedl před orgány PČR, že sice šlapal na brzdový pedál, ale zřejmě málo, nebo už vozidlo celkově špatně brzdilo. Žalovaný poukázal na to, že na své vyjádření před policejními orgány se žalobce při ústním jednání v řízení o přestupku odvolal.

Žalobní námitky neshledal soud důvodnými.

Soud především připomíná, že hlavní žalobní tvrzení je obdobné odvolacím námitkám, jimiž se zabýval žalovaný v napadeném rozhodnutí. Závěry žalovaného jsou dostatečně podrobně, srozumitelně vysvětlené a odpovídají zásadám logiky a soud se s nimi ztotožňuje.

Zejména soud považuje za nevěrohodné tvrzení o jednání v krajní nouzi v důsledku náhlého selhání brzd, neboť, jak správně poukázaly oba správní orgány, toto tvrzení je zcela v rozporu s tvrzením žalobce bezprostředně po nehodě, jež má nepochybně vysokou vypovídací hodnotu a jež je s ohledem na odkaz žalobce na toto vyjádření v řízení o přestupku zcela použitelné. Soud se shoduje s tím, že z úředního záznamu o výpovědi žalobce totiž jednoznačně vyplynulo, že nepopisoval, že by zjistil náhlé selhání brzd *již při příjezdu k lesu*, nýbrž že uváděl, že teprve „*když uviděl vlak, začal brzdit*“.

Z dalšího alternativního vyjádření žalobce před policejními orgány, kde uvádí, že „*zřejmě málo šlapal na pedál*“, vyplývá podle názoru soudu závěr, že žalobce neodhadl situaci

a možnosti svého vozidla na mokřím a kluzkém povrchu, a z jeho vyjádření „nebo už vozidlo celkově špatně brzdilo“, vyplývá, že žalobce o špatném technickém stavu vozidla vč. brzdového systému věděl a podcenil je. Obdobně vypovídal ostatně i vlakvedoucí o tom, co mu žalobce po nehodě řekl.

Na základě těchto úvah dospěl soud k závěru, že tvrzení žalobce o naplnění podmínky ust. **§ 2 odst. 2 písm. b) zákona o přestupcích** (*podle kterého přestupkem není jednání, jímž někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak*) není důvodné, a dále že dané důvodné tvrzení o absenci materiální stránky přestupku – zavinění. Materiální znak přestupku, jinak řečeno společenskou škodlivost přestupku, vyjadřuje přestupkový zákon v legální definici přestupku uvedené v **§ 2 odst. 1** slovy „jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti“.

Správní orgány totiž podle názoru soudu posoudily správně formu zavinění přestupků jako vědomou nedbalost, když žalobce připustil vědomost o špatném technickém stavu vozidla (odhlášeno, absence STK, vědomost o ubývajícím brzdové kapalině), ale bez přiměřených důvodů se spoléhal, že se na vozidle závady, jež mohou ohrozit jeho i ostatní účastníky silničního provozu, neprojeví. Současně žalobce připustil, že trasu, po níž jel, zná a používá, tudíž věděl, že s vozidlem v neodpovídajícím technickém stavu vjíždí na pozemní komunikaci a dále směrem k železničnímu přejezdu. Že je takové jednání v rozporu s ust. **§ 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.**, (*podle něhož před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet*), je nepochybné, neboť jde o chování zjevně neopatrné v blízkosti železničního přejezdu. Rovněž je podle závěru soudu správná právní kvalifikace jednání žalobce jako porušení ust. **§ 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.**, (*podle kterého řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak*), neboť o tom svědčí jak výpověď žalobce, kde uváděl, že vlak slyšel, tak i (výše ve shrnutí správního spisu zmíněný) plánec, který je součástí protokolu o nehodě, v němž žalobce přímo vyznačil, z kterého místa příjíždějící vlak viděl, a přesto následně vjel do prostoru kolejiště. Soud také dospěl k závěru, že správní orgány správně posoudily jednání žalobce i jako porušení **§ 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. a § 1 odst. 2 a § 17 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb.**, neboť jak z písemných podkladů, které jsou součástí správního spisu, tak i ze samotného vyjádření žalobce je nepochybné, že vědomě užil k jízdě na pozemní komunikaci vozidlo odporující uvedeným předpisům. Skutečnost, že se tak dělo (podle žalobce) pouze po dobu sekund či desítek sekund, může být posuzována v rámci polehčujících okolností, ale žalobce nevyvíňuje, neboť k porušení chráněných zájmů došlo a o jednání v krajní nouzi z výše uvedených důvodů nešlo.

K posuzování naplnění materiálního znaku přestupku se Nejvyšší správní soud vyjádřil v rozsudku ze dne 14.12.2009, č.j. **5 As 104/2008-45** (publikovaný ve Sb. NSS č. 2011/2011, a dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)). Konstatoval (vycházející mimo jiné z judikatury trestních soudů vztahující se ještě k trestnímu zákonu č. 140/1961 Sb.) že „...i pro trestnost jednání vykazujícího formální znaky přestupku je třeba, aby došlo také k naplnění jeho materiální stránky. Lze tedy obecně vycházet z toho, že jednání, jehož formální znaky jsou označeny zákonem za přestupek, naplňuje v běžně se vyskytujících případech materiální znak přestupku, neboť porušuje či ohrožuje určitý zájem společnosti. Z tohoto závěru však nelze

dovodit, že by k naplnění materiálního znaku skutkové podstaty přestupku došlo vždy, když je naplněn formální znak přestupku zaviněným jednáním fyzické osoby. Pokud se k okolnostem jednání, jež naplní formální znaky skutkové podstaty přestupku, přidruží takové další významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek.... Okolnostmi, jež snižují nebezpečnost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru, která je typická pro běžně se vyskytující případy přestupků, mohou být zejména, avšak nikoliv výlučně, význam právem chráněného zájmu, který byl přestupkovým jednáním dotčen, způsob jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele, míra jeho zavinění a jeho pohnutka. Okolnosti, jež vylučují porušení nebo ohrožení zájmu společnosti, musí být ovšem posuzovány vždy v každém konkrétním případě a nelze, jak to naznačuje stěžovatel (a z opačného hlediska vlastně i žalobce), vyslovovat žádné paušální závěry o tom, že např. míra společenské nebezpečnosti překročení nejvyšší povolené rychlosti o 2 km/h je natolik mizivá, že nedosahuje intenzity přestupku, zatímco u překročení nejvyšší povolené rychlosti o 10 km/h již tomu tak je. Opačný přístup ze strany správních orgánů či soudů by vedl k nahrazování role zákonodárce jejich rozhodovací činností, což by odporovalo principu dělby moci v demokratickém právním státě (viz čl. 2 odst. 1 Ústavy). Teprve poté, co je zjištěno naplnění materiálního znaku přestupku, může správní orgán dojít k závěru, že konkrétním jednáním obviněného byl spáchán přestupek. Pokud naopak správní orgán na základě zjištěného skutkového stavu dospěje k závěru, že z okolností případu je zřejmé, že jednáním osoby obviněné z přestupku, jež sice nese formální znaky skutkové podstaty přestupku, nedošlo k porušení ani k ohrožení právem chráněného zájmu, má povinnost (nikoliv pouze možnost) řízení zastavit podle § 76 odst. 1 písm. a) zákona o přestupcích.“ S tímto právním názorem se soud zcela ztotožňuje.

Při posuzování naplnění materiálního znaku žalovaný postupoval zcela v intencích právního názoru Nejvyššího správního soudu prezentovaného v rozsudku ze dne 14.12.2009, č.j. **5 As 104/2008-45**. Vzal v potaz všechny okolnosti, které žalobce v průběhu přestupkového řízení uplatňoval a které by zároveň mohly snižovat typový stupeň společenské nebezpečnosti či škodlivosti žalobcova jednání. Soud považuje vypořádání dílčích odvolacích výtek za zcela pečlivé, konkrétní, věcně správné a ve svém souhrnu opodstatňující závěr, že v posuzovaném případě nenastaly takové mimořádné okolnosti, které by žalobcovo jednání odpovídalo formálně přestupku, avšak nebylo by nebezpečné pro společnost a nebyla by tak dána jeho protiprávnost. Na základě téhož dospěl soud k závěru, že správní orgány zjistily skutkový stav v souladu s **§ 3 správního řádu** tak, že o něm nevznikly důvodné pochybnosti.

Podle názoru soudu žalovaný neporušil ani ust. **§ 90 odst. 3 správního řádu**, podle něhož v zásadě *odvolací správní orgán nemůže změnit napadené rozhodnutí v neprospěch odvolatele* (tzv. zákaz reformace in peius). Soud má totiž stejně jako žalovaný za to, že v daném případě omyl žalovaného ohledně upuštění od úhrady nákladů přestupkového řízení lze zařadit k tzv. zřejmým nesprávnostem ve smyslu **§ 70 správního řádu**. Podle tohoto ust. *opravu zřejmých nesprávností v písemném vyhotovení rozhodnutí na požádání účastníka nebo z moci úřední usnesením provede správní orgán, který rozhodnutí vydal. Týká-li se oprava výroku rozhodnutí, vydá o tom správní orgán opravné rozhodnutí*. Podmínky ust. § 70 byly v daném případě jednoznačně splněny, neboť ačkoli se pochybení žalovaného týkalo výroku odvolacího rozhodnutí, nevznikly pochybnosti v otázce, zda žalobci byla nově založena povinnost úhrady

nákladů řízení. Naopak je zřejmé, že žalovaný v úvodu svého rozhodnutí *pouze nesprávně konstatoval obsah prvostupňového rozhodnutí*, kde uvedl, že žalobci byla uložena povinnost náhrady nákladů řízení, přičemž meritum výroku odvolacího rozhodnutí spočívalo v zamítnutí odvolání a v potvrzení prvostupňového rozhodnutí. Na tomto se pak vydáním opravného rozhodnutí nic nezměnilo.

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.

**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, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to ve lhůtě dvou týdnů ode dne doručení rozsudku. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

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.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

V Plzni dne 28. února 2014

**Mgr. Jana Komínková, v.r.**  
**samosoudkyně**

Za správnost vyhotovení:  
Helena Kovářiková