



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Daňkovou v právní věci
žalobce **M.Č.**, bytem..., proti **žalovanému**
Krajskému úřadu Plzeňského kraje, se sídlem Plzeň, Škroupova 18, v řízení o žalobě proti
rozhodnutí žalovaného ze dne 13. července 2011, čj. DSH/3848/11,

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

M.Č.,(dále jen „žalobce“) byl rozhodnutím Městského úřadu Klatovy (dále jen „městský úřad“) ze 23.2.2011 čj. OD/1957/11/Pr (dále jen „rozhodnutí městského úřadu“) uznán vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle § 22 odst. 1 písm. l) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), pro porušení ustanovení § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupku se měl dopustit tím, že „dne 7.10.2010 kolem 18:00 hod. v obci Hojsova Stráž, po silnici č. II/190 v km 38,469, u kostela, ve směru jízdy od Klatov, řídil motorové vozidlo zn. Fiat Punto státní poznávací značky ... a v úseku, kde byla prováděna povolená stavební činnost, nepřizpůsobil své chování stavebnímu stavu uvedené pozemní komunikace a situaci v provozu na této komunikaci, v důsledku čehož pravým

předním kolem řízeného vozidla vjel do výkopu, zasahujícího do pravé poloviny vozovky v jeho směru jízdy. Porušením zvláštního právního předpisu tak způsobil dopravní nehodu (dále jen DN), při které byla způsobena na uvedeném vozidle včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nepřevyšující částku 100.000,-Kč.“ Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 1.500,-Kč a stanovena povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1.000,-Kč.

Krajský úřad Plzeňského kraje (dále jen „žalovaný“) rozhodnutím ze dne 13.7.2011 (vydaným 18.7.2011) čj. DSH/3848/11 (dále jen „*napadené rozhodnutí*“), odvolání žalobce proti rozhodnutí městského úřadu zamítl a předmětné rozhodnutí potvrdil.

Žalobce žalobou ze dne 13.9.2011, osobně doručenou Okresnímu soudu v Klatovech dne 16.9.2011, se domáhal zrušení napadeného rozhodnutí, přiznání práva na náhradu nákladů řízení a zaplacené pokuty.

Okresní soud v Klatovech usnesením ze dne 6.2.2012, čj. 9C 119/2011-15 pod bodem I. vyslovil, že není věcně příslušný k projednání této věci, a pod bodem II. rozhodl, že tato věc bude postoupena Krajskému soudu v Plzni jako soudu věcně a místně příslušnému. Rozhodnutí nabylo právní moci 1.3.2012. Krajský soud v Plzni pak obdržel usnesení spolu se spisem dne 8.3. téhož roku (viz čl. 20 soudního spisu).

Okresní soud v Klatovech své usnesení vydal na podkladě § 104b odst. 2 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, ve znění pozdějších novel (dále jen „o.s.ř.“), ačkoliv vzhledem k tomu, že žaloba směřovala proti rozhodnutí správního orgánu (žalobce se tedy nedomáhal ochrany proti nečinnosti ani ochrany před nezákonným zásahem), měl soud správně postupovat podle § 104b odst. 1 o.s.ř. Podle uvedeného ustanovení *náleží-li věc do věcné příslušnosti soudu, který rozhoduje podle zvláštního zákona věci správního soudnictví, soud řízení zastaví. V usnesení o zastavení řízení musí být navrhopatel rovněž poučen o možnosti podat žalobu proti rozhodnutí správního orgánu ve správním soudnictví.* Jelikož v důsledku chybného postupu Okresního soudu v Klatovech by byl žalobce zkrácen na svých právech, zdejší soud žalobu neodmítl pro opožděnost, nýbrž ji věcně projednal.

Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného v plném rozsahu, protože podle jeho názoru je neobjektivní, jednostranné a žalovaný v něm pro podporu svých argumentů uvedl nepravdivé skutečnosti a tím také zásadně ovlivnil posouzení dopravní nehody.

Žalovaný proti žalobcově argumentu, že kdyby před vjetím do výkopu srazil zábranu, muselo by dojít k poškození čelní strany nárazníku, uvedl, že fotodokumentace byla pořízena až po opravě vozidla a na vozidle tak nemusely zůstat stopy po střetu. Ze spisu a fotodokumentace však jasně vyplývá, že byla Policií České republiky provedena dne 11.10.2010 před opravou vozidla, jak se uvádí i v rozhodnutí městského úřadu. Navíc z přiložené zakázky AUTO CB vyplývá, že auto bylo přijato k opravě dne 18.10.2010. Navíc ještě před opravou vozu byla provedena fotodokumentace jeho poškození Českou pojišťovnou. V té souvislosti žalobce přiložil dopis České pojišťovny o plnění. Zdůraznil, že ani Policií ČR ani městským úřadem ani Českou pojišťovnou nebylo zpochybněno, že k poškození vozu, jak je zachyceno na fotodokumentaci došlo při předmětné dopravní

nehodě.

Žalovaný dále uvádí, že na místě stavby bylo dostatečné množství a druhu dopravního zařízení, směrovací desky, směrovací desky s výstražným světlem v obou směrech jízdy. Ale očití svědci M. a K., kteří na stavbě pracovali a jejichž svědeckou výpověď považuje žalovaný za věrohodnou, na přímou otázku nevypověděli, že by na začátku stavby nebo v daném úseku stavby nebo před výkopem byly instalovány směrovací desky s výstražným světlem nebo jiné světelné zábrany, které by sváděly provoz ve směru od Klatov do levé poloviny vozovky. Nic takového neuvádí ani Silnice Klatovy a.s. ve svém vyjádření ze dne 11.1.2011. Z toho žalobce má za prokázané, že v době dopravní nehody žádné směrovací desky s výstražnými světly ani jiné světelné zábrany v místě nehody instalovány nebyly. Přitom je podstatné, jaké dopravní značení na stavbě skutečně bylo instalováno, ne jaké mělo být realizováno dle dopravně inženýrského opatření stavby.

Žalovaný k otázce, zda byla v místě nehody snížena viditelnost, uvedl, že plyne z žalobceva odvolání, že zřetelně viděl pohyb pracovníků na stavbě a jejich úkony. Žalobce však tvrdí, že v odvolání pouze citoval ze svědeckých výpovědí K. a M., kteří odpovídali na přímou otázku, kde se nacházeli a jakou činnost prováděli v době dopravní nehody. Sám žalobce do protokolu Policii ČR a před městským úřadem pouze uvedl, že když se blížil k místu nehody, viděl zadní světla malého bagru, který byl v nějaké pracovní činnosti, což usuzoval z toho, že byl slyšet hluk jeho motoru. Samotný výkop a pracovníky M. a K. viděl až když zapadl do výkopu autem, protože mu ve výhledu bránil malý bagr. Když jej objel, měl již omezenou možnost vidět okraj výkopu, který se v tu chvíli nacházel dole před pravou stranou jeho vozu, a navíc byla snížena viditelnost vlivem husté mlhy. Žalobce má za to, že pracovníci provádějící výkop se domnívali, že k jeho označení ve směru od Klatov je dostatečný malý bagr stojící před výkopem. Výkop však byl širší než bagr, který nezakrýval jeho okraj zasahující z části až do levé poloviny vozovky. K nehodě nemuselo dojít, kdyby na okraji výkopu byla umístěna směrová deska doplněná světlem žluté barvy, vzhledem ke snížené viditelnosti ten den panující.

Žalobce dále nesouhlasí s vyjádřením žalovaného, že neshledal v daném místě stav snížené viditelnosti a že tedy dopravní zařízení nebylo nutné doplňovat světlem žluté barvy. V té souvislosti poukazuje na znění ustanovení § 2 písm. ff) zákona o silničním provozu a namítá, že žalovaný se překrucováním výpovědi žalobce snaží podpořit svůj argument, že mlha sice byla, ovšem nikoliv stav snížené viditelnosti. S tím žalobce naprosto nesouhlasí. Žalovaný sice uvedl, že si žalobce byl vědom a viděl předměty, pracovní stroje, dopravní značení a pracovníky na pozemní komunikaci, avšak žalobce ve svých výpovědích a v náčrtku pouze uvedl, že na začátku stavby zastavil na červeném světle, že zde byly značky snížená rychlost a práce na silnici, když vjel na stavbu, tak v její spodní části viděl po obou stranách směrové desky, postavy pracovníků odcházející ze stavby, nikoliv zřetelně a jasně a pak viděl jen světla malého bagru. Z toho plyne, že značky na začátku stavby viděl když u nich zastavil i výkop viděl, až když do něj vjel a vystoupil z vozu a tak měl i přes sníženou viditelnost možnost jej následně zakreslit do svého náčrtku. Protože nebyly na začátku stavby žádné značky, světelné nebo jiné zábrany, které by upozorňovaly řidiče jedoucího ve směru od Klatov, že mají celou stavbou projíždět jen v levém jízdním pruhu, měl být výše uvedený výkop, který byl přes celou pravou polovinu vozovky, řádně označen a vzhledem ke snížené

viditelnosti, která zde po celý den panovala, kdy minimální viditelnost klesala až na 49m, mělo být značení výkopu doplněno výstražným světlem žluté barvy dle § 45 odst. 3 zákona o silničním provozu. Takto ovšem výkop prokazatelně označen nebyl.

Žalobce rovněž odmítl tvrzení žalovaného, že když byl schopen popsat, že nikdo neřídil u výkopu provoz, pak zcela jistě vnímal své okolí svými smysly a dobře viděl osoby, vozidla, pracovní stroje a dopravní značení. To, že žalobce nikoho v místě nehody řídit dopravu neviděl není proto, že viděl dobře, ale proto, že zde prokazatelně nikdo dopravu neřídil, jak prokazují výpovědi svědků M. a K.

Žalovaný v písemném stanovisku zhodnotil žalobu jako nedůvodnou a navrhl její zamítnutí.

V reakci na žalobní argumentaci uvedl, že svědecké výpovědi svědků K. a M. prokazují, že výkop, do kterého žalobce s vozidlem zapadl, byl označen mobilní hliníkovou zábranou tvořenou rámem a trubkovou výplní, kterou žalobce srazil do výkopu. Svědecké výpovědi jsou v tomto bodě konzistentní a o jejich věrohodnosti nemá žalovaný pochyb. Žalovaný rovněž setrval na argumentaci vyjádřené v napadeném rozhodnutí, že s ohledem na váhu a konstrukci mobilní hliníkové zábrany mohlo při střetu dojít na vozidle pouze k nepatrnému otěru laku, přičemž nebylo zjištěno, kam měl střet na vozidlo přesně směřovat. Z pořízené fotodokumentace je i přes zhoršenou kvalitu zřejmé, že na vozidle žalobce došlo k poškození předního nárazníku, které mohlo být způsobeno i střetem s hliníkovou mobilní zábranou. Žalovaný rovněž uvedl, že po opětovném přezkoumání spisové dokumentace bylo jeho tvrzení o momentu pořízení fotodokumentace poškozeného vozidla shledáno jako mylné, nicméně faktem zůstává, že toto konstatování nemá vliv na zákonnost rozhodnutí, když absence poškození vozidla sama o sobě neprokazuje, že ke střetu se zábranou nedošlo. Žalovaný rovněž uvedl, že ve věci bylo svědeckými výpověďmi jednoznačně prokázáno, že žalobce byl dopravním značením srozuměn s tím, že projíždí stavenišťem, oba svědci shodně uvedli, že vlastní výkop byl označen přenosnou mobilní hliníkovou zábranou s plastovou šrafovanou folií s nápisem Zákaz vstupu, dále místo bylo označeno dalšími dopravními značkami upozorňujícími na práci na silnici, provoz byl řízen kyvadlově semaforovou soupravou. Odvolatel tedy věděl, a to i z vlastní zkušenosti, že projíždí stavenišťem a téhle okolnosti byl povinen přizpůsobit svoji rychlost jízdy a projíždět úsekem s maximální mírou opatrnosti jak stanoví § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. Z pohledu žalovaného byl silniční výkon označen dopravním značením dostatečně. Směrovací desky byly zachyceny jak na fotodokumentaci, tak v náčrtku odvolatele. Stanovisko obchodní společnosti Silnice Klatovy a.s. žalovaný považuje za podpůrné, protože nemá informace, že by se osoba, která jej vyhotovila, v době dopravního incidentu vyskytovala u stavby.

Ohledně snížené viditelnosti v době dopravní nehody žalovaný konstatoval, že žalobce do protokolu o ústním jednání v té souvislosti uvedl, že stavenišťem projížděl opatrně, pomalu, vyhýbal se odcházejícím pracovníkům, tedy řízení vozidla se věnoval. V tomto kontextu setrval žalovaný na své argumentaci v napadeném rozhodnutí, tedy, že situaci pozoroval s dostatečnou přesností. Nutno uvést, že odvolatel si byl pohybu na pozemní komunikaci jasně vědom a přesně registroval situaci v úseku, kterým projížděl (byl následně schopen zakreslit situaci při průjezdu místem stavby svým vozidlem do plánu, který byl

založen do spisu). Pokud byl žalobce schopen registrovat odcházející postavu, je logicky schopen registrovat bezprostřední okolí svého vozidla. I kdyby neviděl pro absenci dolních světél do mlhy přímo na vozovku, byl limitován ve směru své jízdy hliníkovou zábranou, kterou by za předpokladu, že by se plně věnoval řízení vozidla a sledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, musel vidět. O tom, že zábranu do příkopu srazil, není na podkladě provedených svědeckých výpovědí pochyb. Stejně jako byl žalobce povinen přizpůsobit svoji jízdu výše uvedeným faktorům, byl povinen své chování komplexně přizpůsobit i povětrnostním podmínkám. Nelze pominout, že svědek M. k panujícím klimatickým podmínkám uvedl, že mlha okolo 18-té hodiny nebyla, svědek K. uvedl, že v době dopravní nehody byla mírná mlha. Žalovaný proto setrvává na tvrzení, že nebylo třeba dopravní zařízení u výkopu doplňovat výstražným světlem žluté barvy. Konečně je-li žalobce schopen uvést, že v místě nikdo dopravu nereguloval, musel situaci logicky pozorovat, a proto žalovaný setrvává na svoji argumentaci vyjádřené v napadeném rozhodnutí.

V replice ze dne 18.6.2012 žalobce konstatoval, že přiznává-li žalovaný jako mylné své tvrzení ohledně doby pořízení fotodokumentace poškození vozu, je celé jeho rozhodnutí chybné. To, že byla v době a místě nehody mlha, je podle jeho názoru prokázané Českým hydrometeorologickým ústavem v Plzni, který má přímo v Hojsově Stráži měřicí stanici. Potvrzuje to i koordinátor VOZP Ing. H. Proto je velmi pochybné tvrzení svědka M., že mlha nebyla. Dále je velmi pochybné dle žalobce, že svědek M. při výpovědi do protokolu Policie ČR dne 11.10.2010 neuvedl, že by před vjetím do výkopu srazil kovové zábrany; na to si vzpomněl až při výpovědi před městským úřadem dne 25.1.2011. To svědčí o tom, že se snažil zakrýt skutečnost, že výkop nebyl řádně označen. O stejné skutečnosti svědčí stanovisko zhotovitele stavby Silnice Klatovy a.s., který si ve svém vyjádření ze dne 11.1.2011 vymyslel, že v době nehody řídil dopravu pracovník zhotovitele a žalobce nerespektoval jeho pokyny. Žalobce dále uvedl, že není pravda, že nepřizpůsobil rychlost dopravně technickému stavu komunikace a povětrnostní situaci, o čemž svědčí mimo jiné i to, že při vjetí do výkopu nedošlo k poškození přední nápravy, kola ani pneumatiky. Žalobce znovu zopakoval, že pokud v době nehody byla překopána pravá polovina vozovky ve směru od Klatov, měl zde být v celém nebo daném úseku stavby sveden provoz do levé poloviny vozovky směrovacími deskami doplněnými žlutými světly a nebo měl být výkop samostatně řádně označen směrovací deskou s žlutým světlem.

Řízení ve správním soudnictví upravuje zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“). Při přezkoumání napadeného rozhodnutí samosoudkyně vycházela ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 s.ř.s.), a napadené výroky rozhodnutí přezkoumala v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.). Ve věci samé v souladu s § 51 odst. 1 s.ř.s. rozhodla bez jednání s výslovným souhlasem žalobce (čl. 35 spisu) i žalovaného (čl. 30 spisu).

Žalobce byl uznán vinným z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ust. § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích pro porušení ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu.

Podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích *přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písm. a) až*

k), poruší zvláštní právní předpis.

Zvláštním zákonem je zákon o silničním provozu. Podle jeho § 4 písm. a) 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“.

Žalobce nezpochybňuje skutkový děj přestupku, tj. že v úseku, kde byla prováděna stavební činnost, vjel pravým předním kolem jím řízeného vozidla do výkopu, zasahujícího do pravé poloviny vozovky v jeho směru jízdy a způsobil dopravní nehodu, v důsledku které vznikla na jeho vozidle hmotná škoda nepřevyšující částku 100.000,-Kč.

Žaloba je v podstatě založena na tvrzení, že se žalobce nedopustil přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích, jelikož nezavinil porušení povinnosti, jak tvrdí správní orgány obou stupňů, protože vzhledem ke snížené viditelnosti nebyl výkop řádně označen.

Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 28.8.2008, čj. 5As 32/2008-51 (všechny rozsudky Nejvyššího správního soudu zde citovaného jsou dostupné na www.nssoud.cz), k přestupku obecně uvedl, že „*přestupkem je protiprávní jednání, jehož znaky jsou stanoveny zákonem. V řízení o přestupku je rozhodováno o vině a trestu za porušení práva, je proto třeba zkoumat naplnění obecných znaků přestupku, a to především, zda jednání pachatele bylo v rozporu s právem, tj. zda byla porušena nebo nesplněna právní povinnost stanovená zákonem, ale také, zda je naplněna otázka zavinění, jakož i naplnění předpokladů pro uložení sankce a její výše*“.

Podle § 3 zákona o přestupcích k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Ust. § 22 odst. 1 písm. l) úmyslné zavinění nevyžaduje. Na základě § 4 odst. 1 zákona o přestupcích je přestupek spáchán z vědomé nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí (písm. a)), z nevědomé nedbalosti, jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (písm. b)).

Městský úřad v odůvodnění rozhodnutí uvedl: „*Správní orgán má za spolehlivě prokazané, že s předmětným vozidlem FIAT vjel do výkopu právě obviněný. Toto prokazují jednak podklady zpracované PČR, kdy obviněný sám se zpožděním 4 dnů předmětnou událost nahlásil, kdy to, že předmětné vozidlo v uvedeném místě a čase řídil on, uvedl i při podání vysvětlení u PČR. Že s vozidlem FIAT vjel do předmětného výkopu právě obviněný, pak sám potvrdil i při podání vysvětlení u zdejšího správního orgánu. Dále se správní orgán zaměřil na skutečnost, zda byly na předmětné komunikaci vytvořeny takové podmínky, aby mohl obviněný předmětným úsekem bezpečně projet. Zde správní orgán dospěl k závěru, že takové*

podmínky byly v místě DN vytvořeny. Co se týká obviněným uváděné mlhy, správní orgán má za prokázané, že tato v místě DN kolem 18:00 hod. dne 7.10.2010 byla, což potvrzuje vyjádření ČHMÚ Plzeň. Ovšem vyjádření tohoto odborného orgánu prokazuje, že i v nejhorším případě byla viditelnost minimálně na 49 m, což je dle správního orgánu dostatečná vzdálenost na to, aby obviněný při velmi pomalé rychlosti jízdy (cca 10 km/h) mohl spolehlivě sledovat a registrovat stav vozovky před sebou. Dále, jak dle písemného vyjádření právnické osoby Silnice Klatovy a.s., tak zejména dle výpovědi svědků p. M. a p. K., byl předmětný výkop, do kterého obviněný s vozidlem vjel, označen přenosnými mobilními zábranami z hliníku a před vlastním výkopem ve směru jízdy obviněného byla umístěna dopravní značka „Z 4a“ „Směrovací deska levá“. Oba svědci pak ve své výpovědi potvrdili, že výkop byl řádně označen, tak jak je vyobrazeno na policií pořízené fotodokumentaci - snímky č. 3, 4 a 6. Tato skutečnost pak prokazuje, že obviněný mohl a měl o tomto značení vědět a kdyby na něj reagoval, do výkopu by nevjel. Oba svědci pak ve své výpovědi uvádí, že uvedeným úsekem v době kdy byl výkop vyhlouben projížděla i jiná vozidla, mj. i autobusy a nákladní vozidla, ale nikdo další do výkopu nevjel. Svědek p. M. pak mj. uvedl, že obviněný najel na masivní plech přes výkop a pak sjel z plechu do výkopu. Rovněž uvedl, že dle něj byl průjezd daným místem bezpečný. Rovněž svědek p. K. ve své výpovědi mj. uvedl, že místo bylo dost široké a že nebylo třeba sledovat zvýšenou pozorností místo kolem výkopu. Oba svědci pak shodně uvádějí, že obviněný při vjetí do výkopu shodil do tohoto i dopravní značení. V souvislosti s dopravním značením je rovněž prokázáno, že provoz v místě byl řízen přenosným signalizačním zařízením. Již tato skutečnost sama o sobě dávala jasný signál o tom, že obviněný bude projíždět úzkým úsekem, kde by se nemohl minout s eventuálním protijedoucím vozidlem, a proto se měl chovat podstatně obezřetněji a hlavně měl sledovat kudy jede. Sám obviněný při podání vysvětlení u PČR mj. uvedl, že daným úsekem pravidelně jezdil a ví, že tam probíhaly práce. Rovněž věděl o nerovnostech. Proto se správní orgán domnívá, že obviněný při průjezdu daným úsekem buď řádně nesledoval situaci v provozu, nebo se plně nevěnoval řízení, a proto do výkopu vjel. Správní orgán dále uvádí, že obviněný předmětnou DN nahlásil u PČR až dne 11.10.2010, tzn. ze čtyřdenním zpožděním, kdy již policie nemohla řádně zadokumentovat v místě nehody panující podmínky a stopy, ... Jelikož tedy místo nehody nebylo ohledáno a zadokumentováno bezprostředně po nehodě, musí správní orgán vycházet z ostatních hodnověrných skutečností a důkazů a těmito jsou v daném případě zejména uvedené svědecké výpovědi a dále pak sdělení ČHMÚ Plzeň, kdy na základě posouzení a vyhodnocení těchto důkazů správní orgán dospěl k závěru, že předmětnou DN způsobil jen sám obviněný svým neopatrným jednáním, a na této nemělo v daném případě svůj podíl jím uváděné neoznačení předmětného výkopu.... Uvedené jednání obviněného hodnotí správní orgán jako nevědomou nedbalost, kterou spatřuje ve skutečnosti, že obviněný nemusel sice vědět, že svým jednáním může porušit zájem chráněný zákonem (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích), ač to vzhledem k okolnostem (projížděl úsekem kde byl upozorněn dopravním značením na probíhající práce, předmětný výkop byl označen) a svým osobním poměrům (držitel řidičského oprávnění a tudíž osoba znalá zákona o silničním provozu, osoba způsobilá k řízení motorového vozidla a tudíž schopna sledovat situaci v provozu na pozemní komunikaci i schopna zaregistrovat příslušné dopravní značení a na tato reagovat) vědět mohl a měl.“

Žalovaný v napadeném rozhodnutí mimo jiné uvedl, že „...mlha byla, ale viditelnost byla minimálně na vzdálenost 49 metrů, maximálně do 500 metrů, kdy se intenzita mlhy

během dne měnila (od slabé po silnou). Západ slunce se konal v 18:35 a občanský soumrak byl vzhledem k mlze v 18:45 hod. Z odvolání plyne, že odvolatel zřetelně viděl pohyb pracovníků na stavbě a jejich úkony. V ust. § 2 písm. ff) zákona o provozu na pozemních komunikacích se sníženou viditelností míní situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci (např. od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu). Nutno uvést, že odvolatel si byl předmětů, pracovních strojů, dopravního značení a pracovníků na pozemní komunikaci jasně vědom a tyto viděl (byl následně schopen zakreslit situaci při průjezdu místem stavby svým vozidlem do plánu, který byl založen do spisu). Mlha tedy sice byla, ale nikoli stav snížené viditelnosti. Soumrak v té době ještě nenastal. ... Podle ust. § 45 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích musí být překážka označena tak, aby ji jiný účastník provozu mohl včas a z dostatečné vzdálenosti zpozorovat (a to např. dopravním zařízením - zábranou pro označení uzavírky, směrovací deskou, pojízdnou uzavírkovou tabulí či vozidlem se zvláštním výstražným světlem oranžové nebo modré barvy). Jelikož nebyla za dané situace shledána snížená viditelnost, nebylo třeba dopravní zařízení u výkopu doplňovat výstražným světlem žluté barvy. Na místě stavby bylo dostatečné množství a druhů dopravního zařízení - směrovací desky, směrovací desky s výstražným světlem v obou směrech jízdy, kovové zábrany u výkopu, světelné signalizační zařízení pro kyvadlovou regulaci průjezdu místa vždy pouze v jednom jízdním pruhu (v obou směrech jízdy). Rovněž zde byla (v protisměru jízdy odvolatele) dopravní značka „příkazný směr jízdy“. Ve směru jízdy odvolatele byly též dopravní značky A 7a „nerovnost vozovky“, A 15 „práce“, B 20a „nejvyšší dovolená rychlost“ s údajem 30, tedy 30 km/hod. Což odpovídá požadavkům policejního orgánu, který dal souhlas se zvláštním užíváním pozemní komunikace společnosti Silnice Klatovy, a.s. (vyjádření ze dne 20.7.2010). Kyvadlově řízený provoz světelným signalizačním zařízením zajišťoval to, že se na místě stavby nemohla míjet protijedoucí vozidla, vždy byl povolen průjezd vozidel z jednoho směru jízdy (buď od Nýrské nebo od Špičáku). Odvolatel musel z pravého jízdního pruhu přejet do levého, kterým ten den řidiči jedoucí také v jeho směru jízdy museli projíždět (výkop byl prováděn z pravé strany směrem do vozovky). Námitku shledává odvolací správní orgán za nedůvodnou, neboť má na základě svědeckých výpovědí, stanoviska Silnice Klatovy, a.s. a fotodokumentace za to, že práce na vozovce včetně výkopu byly řádně značeny....Směrovací desky byly zachyceny jak na fotodokumentaci, tak v náčrtku odvolatele. Svědci popsali umístění zábran kolem výkopu a některých dopravních značek před stavbou. O existenci směrovacích desek nemá proto odvolací správní orgán pochybnosti, ačkoli je svědci přímo neuvedli. Vdanou chvíli se měl odvolatel řídit dopravním značením a nikoli osobou, o níž se dozvěděl až následně ze stanoviska Silnice Klatovy, a.s. Odvolací správní orgán dodává, že průjezd stavbou byl již řízen světelným signalizačním zařízením....Oba svědci se shodli, že přes část výkopu byl masivní plechový plát a vedle plátu byly u výkopu zábrany. Přes zábrany byla plastová folie červenobílá s nápisem „zákaz vstupu“. Svědek M. vypověděl, že kromě zábran u výkopu a masivního plechu přes výkop se zde vyskytoval šrafovaný plechový panel, který měl odvolatel shodit do výkopu a sjet do výkopu pravým předním kolem. Svědek K. uvedl, že sražený předmět ve výkopu vyzvedli zpět na komunikaci mladší pracovníci. Vyzvedl jej svědek M. (ročník 1990). Lze tedy shrnout, že bylo prokázáno, že odvolatel při průjezdu kolem výkopu po masivním plechu srazil dopravní zařízení (ve specifikaci se svědci neshodli), které spadlo do výkopu a které na vozovku vrátil zpět svědek M. K poškození vozidla po střetu s tímto dopravním zařízením (které spadlo do výkopu) odvolací správní orgán uvádí, že

fotodokumentace byla pořízena až po opravě vozidla a na vozidle tak nemusely tedy zůstat stopy po střetu. Svědecky nebylo zjištěno, kam střet na vozidle směřoval. Z vyjádření pojišťovny charakter poškození nevyplývá. Jsou zde pouze údaje o výplatě pojistného. Z faktury autorizované autoopravny plyne, že byl opravován přední nárazník, nadkolí a blatník pravého předního kola, stěna chladiče, poddajná příčka. Odvolací správní orgán se však domnívá, že při střetu s dopravním zařízením mohlo dojít pouze k nepatrnému otěru laku.“

Žaloba není důvodná.

Soud především souhlasí s argumentací správních orgánů, že v posuzovaném případě výkop, do něhož žalobce vjel pravým předním kolem jím řízeného vozidla, netvořil jednorázovou, samostatnou a nahodilou překážku provozu na pozemní komunikaci v obci Hojsova Stráž, nýbrž se jednalo o dílčí výkopovou práci (konkrétně výkop kanalizační přípojky) v rámci rozsáhlé stavební činnosti - rekonstrukce komunikace, vybudování odvodnění a chodníků- (předpokládaný termín plnění: 10.8. až 30.10.2010), která probíhala po etapách a na které byl prováděn překop vozovky po polovinách. Policie ČR dne 20.7.2010 vydala souhlas se zvláštním užíváním pozemní komunikace za účelem provedení stavební akce a zároveň vyjádřila souhlas s návrhem přechodného dopravního značení s tím, že bude pracovní místo označeno schválenými dopravními značkami a světelným signalizačním opatřením v souladu s TP-66 a TP-65. Dále uvedla, že v případě, že si situace v místě prací z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu vyžádá jeho regulaci (nepřehlednost úseku v důsledku pohybu stavebních mechanismů apod.), použije zhotovitel světelné signalizační zařízení, popřípadě náležitě poučené a předepsaným způsobem vybavené osoby. (viz. č.j. KRPP-41564-2ČJ-2010-030406, DIO). Podle dopravně inženýrského opatření (dále jen „DIO“) měl být stavební aktivitou zasažený (aktuálně rozpracovaný) stavební úsek ve své šířce na začátku a na konci označen dopravním zařízením „Z2“ (zábranou pro označení uzavírky) s výstražnými světly a v podélném směru uzavřená část vozovky označena dopravním zařízením „Z 4a“ (směrovací deska levá). Dále na začátku a konci měl být rozpracovaný úsek označen dopravní značkou C 3a, resp. b (příkazaný směr objíždění vpravo, resp. vlevo) a semaforovou soupravou.

Mezi účastníky řízení je nesporné, že žalobce projížděl obcí Hojsova Stráž směrem od Klatov a vjel do výkopu situovaného v té části vozovky, na které stavební firma aktuálně prováděla stavební práce, a zároveň do výkopu nacházejícího se nikoliv na začátku úseku, nýbrž blíže ke konci úseku, jak vyplývá i z žalobcova plánu zachycujícího aktuální situaci na místě. Sám žalobce v plánu zakreslil po pravé straně ve směru jízdy před výkopem směrovací desky. Směrovací desky nesignalizují „díry na vozovce“, jak mylně uvedl žalobce ve svém plánu, nýbrž usměrňují provoz ve směru sklonu šikmých pruhů (viz § 26 odst. 1 písm. d) vyhl. č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích), což v podélném směru odpovídalo DIO a zásadně i souhlasu Policie ČR za předpokladu, že by si situace v místě prací z hlediska bezpečnosti provozu nevyžádala další regulaci. Směrovací desky jako dopravní zařízení žalobci ukládaly povinnost projíždět v daném úseku v levém jízdním pruhu.

Soud považuje za prokázané, konkrétně výpověďmi svědků M. a K., že vlastní výkop byl dále ohraničen mobilními zábranami z hliníku, přes které byl natažen plastový šrafovaný pruh s nápisem „Zákaz vstupu“. V tomto směru se výpovědi obou svědků zcela shodují. Zejména výpovědi svědka M. má za prokázané, že kromě oplocení výkopu mobilními zábranami byla na masivním přejezdovém plechu přes výkop umístěna i směrovací deska. To ostatně lze dovodit i z výpovědi svědka K. na otázku č. 6 ve spojení se snímky č. 3,4 až 6. Svědci se sice neshodují zcela v popisu předmětu, který žalobce při střetu vozidla shodil do výkopu (hliníková mobilní zábrana či směrovací deska). Vzhledem k okolnosti, že předmět z výkopu vyndal svědek M., logicky lze dovodit, že se jednalo o směrovací desku. Tento rozpor však soud nepovažuje za podstatný, jelikož v obou případech se jedná o projev nepřizpůsobení se stavebnímu stavu pozemní komunikace. Vzhledem k tomu, že vysvětlení k dopravní nehodě podané touto osobou u Policie ČR dne 11.10.2010 podle § 61 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky není důkazním prostředkem, nýbrž poskytuje pouze předběžnou informaci o věci, je velice stručné. K dokazování průběhu událostí popsanych v úředním záznamu slouží mj. svědecký výslech osoby, která úřední záznam pořídila, nikoli tento záznam sám (shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2009, čj. 1 As 96/2008-11, dostupný na www.nssoud.cz). Proto soud nepovažuje za pochybné, že svědek M. uvedl sražení směrovací desky do výkopu žalobcem až ve výpovědi dne 25.1.2011. Ostatně shodně vypověděl i svědek K.

Žalobce v průběhu přestupkového řízení sice tvrdil, že výkop nebyl označený (viz úřední záznam o přestupku v silničním provozu ze dne 11.10.2010), dokonce ve svém plánu uváděl, že „*Výkop z mého směru jízdy neoznačený žádnými značkami ani směrovými deskami ani páskou ani světly.*“ Ke svému tvrzení však neposkytl ani neoznačil žádné důkazy, a to nejen v průběhu přestupkového řízení, nýbrž ani v rámci přezkumného soudního řízení.

Pokud žalobce vadné značení výkopu spatřoval ve skutečnosti, že byla v důsledku husté mlhy snížená viditelnost a proto mělo být značení doplněno výstražným světlem žluté barvy, soud jeho názor nesdílí. Tvrzení o husté mlze v době nehody nemá oporu v provedených důkazech. Sdělení Českého hydrometeorologického ústavu obsahuje údaj, že podle měření na klimatologické stanici Hojsova Stráž **byla dne 7.10.2010 mlha od 07:50 do 18:25 hod intenzita slabá až silná se neustále měnila (dohlednost minimálně do 49 m, maximálně do 500m)**. Svědci tento údaj upřesnili k okamžiku dopravní nehody tak, že podle svědka M. mlha nebyla, podle svědka K. byla „trochu“ mlha. Navíc oba potvrdili, že bylo vzhledem k době a povětrnostním podmínkám normálně vidět, resp. vcelku normálně vidět. O tom, že se nejednalo o stav snížené viditelnosti, svědčí ostatně nejen plánek žalobcem zpracovaný, ale také vyjádření samotného žalobce při ústním jednání dne 23.2.2011 (vyhýbal jsem se odcházejícím pracovníkům,...). Především však překážkou v provozu na pozemních komunikacích ve smyslu § 45 odst. 3 zákona o silničním provozu byl celý úsek, nikoliv samostatně výkop. Z tohoto důvodu nemusel být i za situace snížené viditelnosti podle názoru soudu samostatně označen žlutým světlem.

Žalobce důkazní situaci ve věci značně ztížil dodatečným ohlášením dopravní nehody, nicméně soud zastává názor, že správní orgány zjistily stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, jak jim ukládá § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších novel. Z provedeného dokazování je mimo jakoukoliv pochybnost, že označen byl nejen

vlastní výkop, nýbrž i směrovací desky ukládaly žalobci povinnost použít levý pruh pozemní komunikace ve směru jeho jízdy. Stav na pozemní komunikaci v obci Hojsova Stráž signalizovaly dále před obcí umístěné výstražné a zákazové dopravní značky „A 7a“ (nerovnost vozovky), „A 15“ (práce), „B20a“ (nejvyšší dovolená rychlost) s údajem „30“ a přenosné světelné signalizační zařízení, z nichž převážnou část uvedl žalobce i ve svém plánu. O provádění stavebních prací na pozemní komunikaci v Hojsově Stráži měl žalobce dle svého vlastního vyjádření znalost z dřívější doby. Vzhledem ke kyvadlově řízené dopravě přenosným signalizačním zařízením si musel být vědom skutečnosti, že jej nic nenutí projíždět při samém pravém kraji vytýčeného jízdního pruhu, nýbrž může tento pruh využít zcela, protože nemůže být ohrožen protijedoucím vozidlem.

Z důvodů shora podrobně uvedených je soud přesvědčen, že správní orgány řádně zjistily skutkový stav věci, vyvodily logický skutkový závěr a zcela v souladu se zákonem kvalifikovaly jednání žalobce popsané ve skutkové větě jako přestupek dle ust. § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích pro porušení ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu s tím, že co do zavinění se jedná o nedbalost nevědomou.

S žalobcem sice lze souhlasit potud, že napadené rozhodnutí vykazuje jisté nepřesnosti. Ty však nemají vliv na jeho zákonnost.

Jakkoliv je správné tvrzení žalobce, že fotodokumentace poškozeného automobilu byla pořízena ještě před opravou vozidla a žalovaný se v údaji o okamžiku jejího pořízení v napadeném rozhodnutí mýlil, nevyvrací shodné tvrzení svědků M. a K. o tom, že výkop byl ohraničen přenosnými mobilními zábranami z hliníku, které jsou tvořeny dílci s rámem a trubkovou výplní a na plechu k přejetí výkopu byl na straně výkopu „šrafovaný panel červenobílé barvy o rozměru 60x90 cm“ a že žalobce srazil „překážku“ do výkopu. Střet vozidla s „překážkou“ totiž nemusel být nutně veden na čelní stranu nárazníku, jak uvádí žalobce, ke kontaktu s následkem pádu do výkopu mohlo dojít až v oblasti pravého předního blatníku, který vykazuje poškození (obrázek č. 11, 12) a který byl prokazatelně opravován (viz faktura SEF 2411).

Bez významu je rovněž námitka o tom, že nebyly instalovány směrovací desky s výstražným světlem, i když je nutné jinak přitakat názoru, že podstatná je skutečnost oproti DIO. To proto, že k nehodě nedošlo na začátku stavebního úseku, ale téměř na jeho konci a pro žalobce byly v tomto okamžiku určující směrovací desky. Žalobce se mýlil, pokud za označení výkopu považoval osvětlení na bagru. Výkop byl označen způsobem shora uvedeným jednak jako součást dané etapy stavby, nadto přenosnými hliníkovými zábranami.

Jelikož soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná, v souladu s ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. ji zamítl (výrok I.).

Náhradu nákladů řízení soud žádnému z účastníků podle § 60 odst. 1 s.ř.s. nepřiznal, protože žalobce ve věci úspěch neměl a žalovaný se práva na náhradu nákladů řízení výslovně vzdal (výrok II.).

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne

jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. 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). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže 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.

V Plzni dne 30. září 2013

JUDr. Jana Daňková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Lenka Kovandová