



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Daňkovou v právní věci **žalobce J.M., zastoupeného JUDr. Robertem Lososem, advokátem, se sídlem Plzeň, Nám. Republiky 3,** proti **žalovanému Krajskému úřadu Plzeňského kraje, se sídlem Plzeň, Škroupova 18,** v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 28. srpna 2011, č.j. DSH/7307/11,

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

Magistrát města Plzně, odbor správních činností, oddělení dopravních přestupků (dále jen „magistrát“), rozhodnutím ze dne 16.5.2011 č.j. MMP/35157/11 (dále jen „rozhodnutí magistrátu“) uznal J.M., (dále jen „žalobce“) vinným z přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 22 odst. 1 písm. l) zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“) pro porušení ust. § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších novel (dále jen „zákon o silničním provozu“). Přestupku se měl žalobce dopustit tím, že „jel dne 17.1.2011 v době okolo 05:45 hod. v Plzni po vozovce pozemní komunikace „západního okruhu“, ve směru jízdy od ul. Vejprnická k ul. Domažlická jako řidič osobního motorového vozidla tov.

zn. Škoda Octavia, RZ: X. V prostoru pravotočivé zatáčky u sloupu veřejného osvětlení č. 23630 nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a povětrnostním podmínkám. Jednání obviněného bylo příčinou vzniku dopravní nehody, kdy s vozidlem dostal smyk a přešel do protisměru, kde se střetl s protijedoucím autobusem MHD, tov. zn. Renault, RZ: X, řidiče Ing. M.V. Při dopravní nehodě došlo k hmotné škodě na jiném vozidle, včetně přepravovaných věcí, než kterým byla hmotná škoda způsobena, zřejmě nepřevyšující částku 100.000,- Kč.“ Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 2.000,- Kč a stanovena povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1.000,- Kč.

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen „žalovaný“), rozhodnutím ze dne 26.8.2011, č.j. DSH/7307/11 (dále jen „napadené rozhodnutí“) odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí magistrátu potvrdil.

Žalobce se žalobou ze dne 20.9.2011 domáhal zrušení napadeného rozhodnutí pro nezákonnost, zrušení rozhodnutí magistrátu a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení. Požadoval též přiznání práva na náhradu nákladů řízení.

Žalobu odůvodnil tím, že správní orgán je povinen si v přestupkovém řízení opatřit takové důkazy, které mu umožní rozhodnout o tom, zda byl přestupek spáchán či nikoliv. Dle § 3 zák. č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších novel (dále jen „správní řád“), postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2 správního řádu. Skutkové závěry rozhodnutí správního orgánu musí mít oporu v provedených důkazech. Důkazy je nutno shromažďovat nejen v neprospěch obviněného, ale i svědčící v jeho prospěch. Žalobce konstatoval, že tyto povinnosti byly postupem žalovaného i magistrátu porušeny.

Zásadním závěrem žalovaného o vině žalobce je určení zavinění žalobce směrem k tomu, že žalobce nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu pozemní komunikace i skutečnosti, že vozovka byla namrzlá a nebyla ošetřena chemickým posypem. Žalovaný opakuje v napadeném rozhodnutí, že organizace zabývající se údržbou silnic mají pouze zmírňovat následky nepříznivých povětrnostních vlivů, nelze to však zaručit vždy a na každé silnici. Takový závěr žalovaného však nepřipustně a vždy vyvíjí organizaci zabývající se údržbou a správou komunikace. Je zcela nepochybné, že vozidlo žalobce bylo posunuto do protisměru vlivem náledí. Z podkladové dokumentace je zřejmé, že ke střetu vozidel žalobce s autobusem došlo čelně, nikoliv pod bočním úhlem. Závěry žalovaného o tom, že možná střetová rychlost s žalobce cca 40km/hod. byla již rychlostí nepřiměřenou za daných povětrnostních podmínek, ale rychlost do 30km/hod. na druhý rychlostní stupeň by byla ještě rychlostí přiměřenou a dostatečnou pro vyjetí silnice v daném místě, je absolutní spekulace, nepodložená zjištěním znalce či osoby technicky znalé a je vyjádřením toliko snahy žalovaného potvrdit vinu žalobce a vyvinít tak organizaci bezprostředně zřízenou a řízenou stejným orgánem, který rozhodoval ve správním řízení v I. stupni. Je pravdou, že každý řidič je povinen přizpůsobit rychlost všem okolním vlivům, ale stejně tak nelze požadovat u řidiče odpovědnost za absolutně nesjízdné úseky komunikace, když pozemní komunikace je suchou, řidič předpokládá ošetření a nemůže předvídat, že o pár metrů dále bude vozovka díky náledí zcela nesjízdná. Úvahy a závěry žalovaného o tom, že autobus zanechal brzdné stopy a že pro řidiče

autobusu za stejných povětrnostních podmínek vozovka sjízdná byla a proč by tedy stejná vozovka nebyla sjízdná pro žalobce, jsou liché z následujících důvodů. Žalovaný zcela opomíjí nepopíratelnou skutečnost, kdy v důsledku povětrnostních vlivů se vyskytne námraza jen v určitých úsecích komunikace (což bylo v jízdním směru žalobce), naopak některé úseky zůstanou sjízdné a suché (jízdní směr autobusu MHD). Navíc žalovaný pominul to, že místo, kde bylo vozidlo řízené žalobcem vyfotografováno policejním orgánem, není místem střetu, ale je vzdálené cca 25 m od střetu. Tím důvodem je právě náledí v tomto úseku před suchým úsekem komunikace, kde se před střetem pohyboval autobus. To, že žalobce jel rychlostí povolenou a přiměřenou, svědčí tomu, že nebyl vynesena v zatáčce těsně za viaduktem, ale posunut do protisměru vlivem nesjízdné vozovky na náledí za zatáčkou u sloupu veřejného osvětlení č. 23630. Žalobce opakovaně uvádí, že s ohledem na stav komunikace před dopravní nehodou nemohl předvídat, že v důsledku zanedbané a neprovedené údržby bude o pár metrů dále vozovka zcela nesjízdná. Povinnosti řidiče upravené v § 18 odst. 1 zák. o silničním provozu jsou vázány vždy na okolnosti, které je možno předvídat. Pokud žalovaný nemá pro své závěry relevantní důkazy, o něž se opírá, měl ve prospěch žalobce vycházet ze zásady in dubio pro reo. To však neučinil a nezákonným způsobem rozhodl o vině žalobce. Žalobce se proto domnívá, že žalovaný rozhodoval ve věci na základě nedostatečně zjištěného skutečného stavu věci v rozporu se zásadou materiální pravdy, a proto je jeho rozhodnutí nezákonné a nepřezkoumatelné.

Žalovaný v písemném stanovisku vyhotoveném dne 9.12.2011 navrhl zamítnutí žaloby pro nedůvodnost a vyjádřil se k jednotlivým námitkám. Předeslal, že odkazuje na odůvodnění napadeného rozhodnutí, kde se zabýval celou dopravní nehodou a jejími příčinami a své úvahy dostatečně odůvodnil.

Neztotožnil se dále s názorem žalobce, že nebyl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. V dané věci není pochyb o tom, že došlo k dopravní nehodě a že její příčinou byl smyk vozidla, které řídil žalobce. Žalovaný má za to, že je to primárně řidič vozidla, který odpovídá za pohyb vozidla, přičemž dle § 18 odst. 1 zák. o silničním provozu musí rychlost jízdy 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. Žalobce přitom sám uváděl, že na ulici Vejprnická zkoušel, zda vozovka neklouže, z čehož vyplývá, že za daných povětrnostních podmínek se kluzká vozovka dala předpokládat. Organizace udržující pozemní komunikace má pouze zmírňovat následky povětrnostních podmínek, což je zcela logické, neboť není v reálných možnostech, aby bezprostředně po zhoršení sjízdnosti tuto sjízdnost napravila na všech svěřených pozemních komunikacích. Tím spíše pak nevzniká objektivní odpovědnost za každou dopravní nehodu na takovéto pozemní komunikaci. Je to především řidič, který má povětrnostním podmínkám přizpůsobit způsob své jízdy.

Žalovaný dále uvedl, že jím v rozhodnutí zmiňované rychlosti skutečně nevyplývají z žádného znaleckého zkoumání. Jeho úvaha navazovala na tvrzení žalobce, že střetová rychlost obou vozidel musela být kolem 80 km/hod. Vzhledem k tomu, že žalobce nevyjel přímo z vozovky, ale došlo „pouze“ k přejetí do protisměrného jízdního pruhu, je zcela zřejmé, že by stačilo, aby žalobce jel jen o několik km pomaleji. V takovém případě by

v daném místě – zatáčce - nebyla odstředivá síla tak intenzivní a tedy by k přejetí vozidla řízeného žalobcem do protisměru nedošlo. Úvaha o možných rychlostech obou vozidel přitom nemění nic na skutečnosti, že žalobce jel v daném místě nepřiměřenou rychlostí, přičemž dostal smyk a přešel do protisměrného jízdního pruhu. To, že daná vozovka byla sjízdná a že po ní bylo možné jet i přiměřenou rychlostí, dokazuje jízdní styl druhého účastníka dopravní nehody Ing. M.V., řidiče protijedoucího autobusu, který s tímto autobusem po střetu obou vozidel bezpečně zastavil.

Žalovaný rovněž označil za absurdní tvrzení žalobce, že na polovině vozovky byla námraza (v jeho jízdním pruhu) a naopak ve druhé polovině vozovky byla vozovka suchá (v jízdním pruhu autobusu). Jestliže pak žalobce namítá, že nebyl vyneset v zatáčce těsně za viaduktem, ale posunut do protisměru byl za zatáčkou, pak toto pouze svědčí o tom, že žalobce nejel takovou rychlostí, aby projel zatáčkou zcela rovně, ale vozidlo se tzv. „utrhló“ až v průběhu projíždění zatáčkou. O tom, že k dopravní nehodě došlo ještě v zatáčce a nikoliv za ní (jak uvádí žalobce), pak svědčí plánek z místa dopravní nehody.

Závěrem shrnul, že žalobce mohl předpokládat, že vozovka za dané povětrnostní situace může být namrzlá a klouzat, a tedy měl této skutečnosti přizpůsobit rychlost své jízdy. Vzhledem k tomu, že žalobce zcela nevyjel z vozovky, ale „pouze“ přešel do protisměru, je zřejmé, že jen mírně nižší rychlost by přejetí do protisměru zabránila.

Z obsahu žalovaným předloženého správního spisu vyplývá, že dne 25.2.2011 obdržel magistrát od Policie ČR, Městského ředitelství policie Plzeň, územního odboru vnější služby, dopravního inspektorátu, oznámení o přestupku, ze kterého byl žalobce podezřelý, spolu se spisovou dokumentací (č.j. KRPP-18/DNPM-2011-VIK). Součástí spisové dokumentace byl mimo jiné i protokol o nehodě v silničním provozu vyhotovený dne 17.1.2011, plánec místa dopravní nehody z téhož dne a obsáhlá fotodokumentace z místa nehody.

Úkonem ze dne 2.3.2011 oznámil magistrát žalobci zahájení řízení pro přestupek podle § 22 odst. 1 písm. l) zák. o přestupcích porušením povinnosti stanovené v § 18 odst. 1 zák. o silničním provozu, přičemž předmět přestupku skutkově specifikoval. Zároveň žalobce předvolal k ústnímu jednání na den 28.3.2011, poskytl mu procesní poučení a dal na vědomí, že v rámci ústního jednání bude proveden výslech svědků Ing. M.V. a J.S. (č.j. MMP/036271/11).

Při uvedeném ústním jednání byl žalobce seznámen s obsahem spisové dokumentace a obsahem výpovědi svědka S., který byl vyslechnut ze zdravotních důvodů již dne 23.3.2011, dále byl vyslechnut k věci v procesní pozici obviněného a magistrát provedl jak avizovaný výslech svědka Ing. V., tak navíc výslech svědkyně J.M., žalobcovy manželky a spolujezdkyně v době dopravní nehody. Jednání proběhlo za přítomnosti zástupce žalobce, který navrhl, aby byl u správce silnice vyžádán plán údržby a bylo zjištěno, zda v uvedený den a hodinu byla vozovka ošetřena, v jakých časových intervalech má údržba probíhat a jak uvedeného dne skutečně probíhala.

S důkazními prostředky opatřenými na základě žalobcova důkazního návrhu byl žalobce seznámen v přítomnosti svého právního zástupce při dalším ústním jednání konaném dne 18.4.2011.

Následně vydal magistrát dne 16.5.2011 pod čj. MMP/35157/11 rozhodnutí s výrokem a sankcí popsanými v prvním odstavci odůvodnění tohoto rozsudku. Magistrát své rozhodnutí podrobně odůvodnil a vypořádal se v něm i s žalobcovými námitkami vznesenými v průběhu přestupkového řízení.

Proti rozhodnutí magistrátu brojil žalobce odvoláním ze dne 25.5.2011.

Žalovaný rozhodnutím ze dne 26.8.2011 čj. DSH/7307/11 odvolání žalobce zamítl a rozhodnutí magistrátu potvrdil. V odůvodnění napadeného rozhodnutí zrekapituloval průběh a výsledky přestupkového řízení a vypořádal se s jednotlivými odvolacími námitkami žalobce. Dospěl pak k závěru, že neshledal důvody pro vyhovění závěrečnému návrhu žalobce na zrušení napadeného rozhodnutí a zastavení řízení, a to ani pro důvod podle § 76 odst. 1 písm. m) zák. o přestupcích (pozn. soudu: tj. skutek, o němž se vede řízení, se nestal nebo není přestupkem) uvedený žalobcem ani pro důvod jiný.

Řízení ve správním soudnictví upravuje zák. 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.). O věci samé v souladu s § 51 odst. 1 s.ř.s. rozhodla bez jednání za výslovného souhlasu žalobce (čl. 27 spisu) i žalovaného (čl. 20 spisu).

V posuzované věci se jednalo o problematiku přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, jejichž základní hmotněprávní úpravu v době spáchání přestupku obsahoval přestupkový zákon ve znění účinném ke dni 17.1.2011 (pozn. soudu: s účinností od 1.8.2011 bylo ustanovení § 22 přestupkového zákona zrušeno zák. č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony – viz článek III. bod 1; nově jsou stejné skutkové podstaty přestupků, kterých se dopustí fyzická osoba, formulovány v § 125c zák. o silničním provozu). Aplikován byl i zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění účinném k témuž dni. Podle § 51 zák. o přestupcích, není-li v tomto nebo jiném zákoně uvedeno jinak, vztahují se nařízení o přestupcích obecné předpisy o správním řízení, tj. správní řád, a to ve znění účinném ke dni rozhodování správních orgánů.

O důvodnosti žaloby uvažila samosoudkyně následujícím způsobem:

Žalobce byl v daném případě uznán vinným ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích dle ust. § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona o přestupcích v souvislosti s porušením ust. § 18 odst. 1 zák. o silničním provozu.

Podle § 22 odst. 1 písm. l) zák. 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 právním předpisem je třeba rozumět zákon o silničním provozu. Ten v § 18 odst. 1 stanoví, že *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.*

Magistrát opřel výrok svého rozhodnutí o závěr, že listinnými důkazy „je prokázáno, že předmětná vozovka byla v době dopravní nehody namrzlá. Z vyjádření obviněného vyplývá, že vzhledem k aktuálním povětrnostním podmínkám za jízdy očekával, že vozovka může být namrzlá, přičemž toto za jízdy po Vejprnické ul. zkoušel brzděním. Rovněž z výpovědi jeho spolujezdkyně, J.M., řidiče Ing. V. a cestujícího J. S., mimo jiné vyplývá, že v inkriminované době byla teplota vzduchu kolem 0°C, byla mlha a mrholilo. Vzhledem k výše uvedenému dospěl správní orgán k závěru, že stav vozovky mohl obviněný předvídat, neboť k tomu měl dostatečné množství indicií, přestože, jak uvedl, v jiném úseku vozovka namrzlá nebyla. Není však výjimkou, že za povětrnostních podmínek, které popisovali účastníci předmětné dopravní nehody, vozovka namrzá jen v některých úsecích, které jsou vystaveny většímu působení chladu, případně tam, kde okolní prostředí přispívá k udržení nízké teploty povrchu vozovky. Tento jev je v zimním období běžný a řidiči jej musí mít na zřeteli. Přestože si obviněný byl během řízení vozidla vědom ztížených povětrnostních podmínek, rychlost jízdy tomuto faktoru dostatečně nepřizpůsobil, ačkoliv tak byl v souladu se zákonem o silničním provozu povinen učinit. Samotné následky předmětné dopravní nehody, tj. rozsah poškození vozidla řízeného obviněným, na kterém došlo k celkové deformaci přední části, i protijedoucího autobusu, na kterém došlo k výrazné deformaci levé přední části a předního boku, pak svědčí o tom, že obviněný nejel rychlostí, kterou by bylo možno označit za dostatečně nízkou vzhledem k předpokládanému stavu pozemní komunikace.“ Magistrát uzavřel, že „vozovka v předmětném úseku byla sjízdná, avšak jen s potřebnou mírou opatrnosti. Zavinění předmětné dopravní nehody správní orgán shledává plně na straně obviněného, který jako řidič osobního motorového vozidla RZ: 4P0 7326 při jízdě uvedeným úsekem potřebnou míru opatrnosti nezachoval, při projíždění pravotočivé zatáčky nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a stávajícím povětrnostním podmínkám, přičemž v okamžiku, kdy zjistil, že vozidlo klouže po vozovce, chybně reagoval brzděním, vlivem čehož s vozidlem dostal smyk a přešel do protisměru, kde se střetl s protijedoucím autobusem...“.

Žalovaný se v napadeném rozhodnutí se skutkovými závěry i právním hodnocením magistrátu ztotožnil a v podstatě argumentaci magistrátu pouze rozhojnil v rámci vypořádání se s odvolacími námitkami žalobce. Ztotožnil se s tvrzením žalobce, že vozovka byla namrzlá a nebyla ošetřena chemickým posypem, což vyplývá ze spisové dokumentace i z výpovědi účastníků dopravní nehody. Naproti tomu odmítl tvrzení žalobce, že vozovka byla nesjízdná a ztotožnil se se závěrem magistrátu, že sjízdná byla, avšak s potřebnou mírou opatrnosti. Poukázal přitom na způsob jízdy řidiče autobusu, který jel po stejné vozovce jako

žalobce. Tento řidič i po střetu s vozidlem žalobce pokračoval v jízdě po vozovce v přímém směru a na vozovce zastavil bez jakéhokoliv vyjetí mimo jízdní pruh či přetočení vozidla. O tom, že Ing. V. pokračoval ve směru své jízdy, svědčí brzdné stopy zanechané pravými koly jím řízeného autobusu, které zcela jednoznačně dokumentují jízdní dráhu autobusu. Žalovaný dále dodal, že ve směru jízdy Ing. V. je mírná levotočivá zatačka, přesto však nedošlo k nárazu autobusu do obrubníku, a to ani po střetu obou zúčastněných vozidel. K námitce stran absence úpravy povrchu chemickým posypem žalovaný konstatoval, že obecně organizace zabývající se údržbou silnic mají pouze zmírňovat následky povětrnostních podmínek s tím, že nelze okamžitě udržovat všechny pozemní komunikace. S tím pak souvisí právě povinnost všech řidičů, aby i tuto skutečnost při řízení vozidla brali v úvahu a za zhoršených povětrnostních podmínek tomuto přizpůsobili způsob své jízdy. Právě z toho důvodu pro řidiče vozidel vyplývá povinnost z ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Současně žalovaný poukázal na to, že sám žalobce při ústním jednání 28.3.2011 uvedl, že „na bezpečných místech zkoušel, zda to neklouže, protože počasí odpovídalo tomu, že by vozovka byla namrzlá.“ I přesto, že před místem dopravní nehody žalobce zkoušel, zda je vozovka namrzlá, a nebylo tomu tak, je dle žalovaného zcela zřejmé, že na toto nemohl důvodně spoléhat všude. Naopak nepříznivé počasí, zejména vlhko a teplota okolo bodu mrazu jej měly nabádat k opatrné jízdě, zejména ke snížení rychlosti. K žalobcově obraně proti závěru o chybném brždění, vlivem čehož dostal smyk, žalovaný uvedl, že pojem smyk chápe odlišně od žalobce a to tak, že smykem je stav, kdy vozidlo ztrácí adhezi vůči povrchu vozovky, v důsledku čehož je zčásti či zcela neovladatelné. Vozidlo v takové situaci zcela nereaguje na řízení a jiné zásahy řidiče, neboť je zde nedostatečné tření kol a povrchu vozovky a tedy nedochází k přenášení pohybové energie vozidla na vozovku. Není pak rozhodující, zda se vozidlo ve smyku začne přetáčet či zda pokračuje dále v udaném směru jízdy. Dle všeobecně známých zásad bezpečné jízdy v případě, že vozidlo ztratí adhezi se nedoporučuje brždění, neboť v takovém případě může dojít k tomu, že vozidlo klouže rovně a stává se tak neovladatelným, jako se tomu stalo v tomto případě. Žalovaný dále uvedl, že místo dopravní nehody je mu známo z jeho úřední činnosti. Z fotodokumentace vyplývá, že vozovka má sice sklon, ten je však dán stoupáním vozovky do svahu. Pokud by vozovka byla nakloněna podle podélné osy (ač to z fotodokumentace neplyne), sklon je zcela zanedbatelný a nemohl mít vliv na vznik dopravní nehody. K odvolací výtce problematizující závěr o nepřiměřené rychlosti jízdy žalobce poukazem na deformace vozidel žalovaný konstatoval, že se jednalo ze strany magistrátu jen o jeden z podpůrných argumentů. Ztotožnil se však s tím, že deformace na obou vozidlech svědčí o dosti vysoké střetové rychlosti. K přesnějšímu určení střetové rychlosti by bylo třeba znalecké zkoumání, které by však v daném případě bylo zcela nadbytečné vzhledem k již výše uvedenému způsobu jízdy řidiče autobusu, svědčícímu o tom, že žalobce jel v daném místě a za daných podmínek rychlostí již nepřiměřenou. S námitkou o nerespektování § 3 správního řádu a o tom, že vše nasvědčuje tomu, že viníkem dopravní nehody není žádný z řidičů střetnuvších se vozidel, ale nesjízdná pozemní komunikace v důsledku neprovedené údržby posypem Plzeňských komunikací, se žalovaný vypořádal tak, že magistrát dostatečně zjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, byť se neztotožňuje s jeho názorem o sklonu vozovky v místě dopravní nehody k pravé straně. Přesto však všechny podklady rozhodnutí svědčí o zavinění dopravní nehody žalobcem a tedy o spáchání přestupku žalobcem. Žalovaný opětovně poukázal na jízdu řidiče autobusu ve stejné době a na stejném místě a na jeho bezproblémové zastavení na vzdálenost 20 metrů. Z toho dovodil, že při jízdě přiměřenou rychlostí byla vozovka sjízdná.

V reakci na odvolací námitku, že by dopravní nehodě zabránil pouze tehdy, pokud by s vozidlem zcela zastavil, žalovaný provedl úvahu o rychlosti jednotlivých vozidel, vycházející z žalobcova údaje o střetové rychlosti 80 km/hod.

Žalobce především v žalobě tvrdil bez dalšího upřesnění, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné. Vzhledem k tomu, že se o nepřezkoumatelnosti zmiňoval poté, co žalovanému vytýkal, že nemá pro své závěry relevantní důkazy, usoudil soud, že měl na mysli nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů.

Nejvyšší správní soud k problematice nepřezkoumatelnosti rozhodnutí zaujal právní názor v řadě svých rozsudků. Např. v rozsudku ze dne 24.3.2009, č.j. 2Afs 33/2009-49, uvedl: „Dle ustálené judikatury Ústavního soudu (např. nález ze dne 20. 6. 1996, sp. zn. III. ÚS 84/94, zveřejněný pod č. 34 ve svazku č. 3 Sbírky nálezů a usnesení Ústavního soudu či nález ze dne 26. 6. 1997, sp. zn. III. ÚS 94/97, zveřejněný tamtéž pod č. 85 ve svazku č. 8) je povinností soudu rozsudek odůvodnit tak, aby z něj vyplýval vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na straně jedné a právními závěry na straně druhé. Porušení této povinnosti vede ve svých důsledcích k porušení základních principů právního státu a práva na spravedlivý proces. Ve stejném duchu se odvíjí i rozhodovací činnost Nejvyššího správního soudu (viz například rozsudky ze dne 29. 7. 2004, č. j. 4 As 5/2003 – 52, a ze dne 25. 11. 2004, č. j. 7 Afs 3/2003 – 93; všechna citovaná rozhodnutí zdejšího soudu jsou dostupná na www.nssoud.cz). Závěry plynoucí z těchto rozsudků lze shrnout tak, že nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů je dána tehdy, pokud z odůvodnění rozsudku není zřejmé, proč soud nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení v žalobě a proč žalobní námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené. To se týká zejména případů, kde jde o argumentaci, na níž leží základ žaloby účastníka a z jeho pohledu jde o argumentaci klíčovou. Pokud k takové argumentaci soud pouze uvede, že je nesprávná, aniž by uvedl, v čem nesprávnost spatřuje, pak je rozsudek nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí nelze ovšem zaměňovat za nesouhlas účastníka se skutkovými závěry a s právním hodnocením věci soudem.“

Byť se v případě výše uvedeném vyslovený právní názor týkal rozhodnutí soudu, zcela nepochybně dopadá i na rozhodnutí správních orgánů. Nazíraje ze stejných úhlů pohledu pak soud neshledal napadené rozhodnutí (ba ani rozhodnutí magistrátu) nepřezkoumatelným.

V posuzovaném případě je napadené rozhodnutí (stejně jako rozhodnutí magistrátu) odůvodněno dostatečně srozumitelným a přesvědčivým způsobem. Pro žalobce z něj zcela jasně vyplývalo, z jakých skutečností magistrát a následně i žalovaný vycházeli a jakými právními úvahami se při rozhodování řídili. Žalovaný se důsledně, přehledně a pečlivě vypořádal s každou odvolací námitkou žalobce směřující proti rozhodnutí magistrátu (ostatně ani žalobce nenamítá opomenutí vypořádat se s některou z výtek) a zcela jednoznačným a výstižným způsobem uvedl, proč je nepovažuje za důvodné (viz citace z napadeného rozhodnutí shora). To, že napadené rozhodnutí netrpí nepřezkoumatelností, v podstatě dokládá i žalobcova obrana a polemika se závěry žalovaného obsažená v žalobě. Stručně řečeno, žalobní argumentace nesvědčí pro závěr o nepřezkoumatelnosti rozhodnutí pro nedostatek důvodů, nýbrž o nesouhlasu žalobce se skutkovými závěry a především s právním hodnocením věci žalovaným.

Žalobce dále v žalobě *expresis verbis* problematizuje otázku, zda správní orgány zjistily „stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jejich úkonu s požadavky uvedenými v § 2 správního řádu“.

Zdejší soud zastává názor, že jak magistrát, tak žalovaný tomuto zákonnému požadavku dostáli. Magistrát si opatřil pro své rozhodnutí dostatečné množství podkladů pro to, aby si mohl učinit úsudek o skutkovém stavu a ten pak následně podřadit příslušným ustanovením zákona o přestupcích a zákona o silničním provozu. Ze shromážděných podkladů vyplývala nerozporná skutková zjištění nezbytná pro posouzení otázky, zda žalobce porušil povinnosti stanovené v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu či nikoliv. Žalobce řídil motorové vozidlo, byl účastníkem dopravní nehody s autobusem, příčinou byl smyk jeho vozidla, v důsledku kterého se dostal do protisměrného jízdního pruhu. Vozovka byla namrzlá a v době nehody byla zhoršená viditelnost způsobená mrholením a časnou ranní hodinou měsíce ledna. Koneckonců na podporu závěru soudu jednoznačně svědčí fakt, že žalobce po doplnění dokazování o jím při prvním ústním jednání navržené důkazní prostředky, týkající se Plzeňských komunikací, doplnění dokazování při druhém ústním jednání již nepožadoval, ačkoliv byl na to výslovně tázán, a zejména pak skutečnost, že doplnění dokazování nepožadoval a žádné další důkazní prostředky neoznačil ani v odvolání. Pokud pak navrhoval v žalobě výslech účastníků, byl jeho návrh nekonkrétní nejen stran osob ale také stran označení skutečností, které by Tito svědci měli svědeckou výpověď prokázat. V té souvislosti nelze nezmínit, že v průběhu přestupkového řízení magistrát vyslechl jak žalobce, tak svědky Ing. V., J.S. a svědkyni J.M., a to v přítomnosti žalobce i jeho zástupce (s výjimkou svědka S., jehož nový výslech však požadován nebyl), který využil práva klást svědkům otázky jen sporadicky.

Z obsahu žaloby však soud nabyt přesvědčení, že hlavní žalobní výhrada nesměřuje proti nedostatečně zjištěnému skutkovému stavu věci, nýbrž proti vadnému hodnocení v dostatečném množství soustředěných podkladů pro rozhodnutí a zejména právnímu posouzení věci.

Ani v této rovině však soud nemohl dát žalobci za pravdu.

Již magistrát v rozhodnutí podrobně hodnotil každý z provedených důkazů zvlášť a všechny ve vzájemné souvislosti, vyvodil logice odpovídající skutkový závěr, který následně velmi pečlivě hodnotil z pohledu § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, jak je evidentní z pasáže odůvodnění rozhodnutí magistrátu citované shora v odůvodnění tohoto rozsudku. Z odůvodnění rozhodnutí magistrátu vyplývá vztah mezi skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na straně jedné a právními závěry na straně druhé. Stejně je tomu tak u rozhodnutí napadeného. Z hlediska soudního přezkumu tvoří rozhodnutí správních orgánů obou stupňů jeden celek (viz usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č.j. 5 Afs 16/2003 - 56 ze dne 12. října 2004).

Soud zastává názor, že skutkový stav byl správními orgány obou stupňů správně vyhodnocen a posléze podřazen na věc dopadajícím normám. Zcela se ztotožňuje se závěrem

správních orgánů obou stupňů, že jediným viníkem dopravní nehody byl žalobce a příčina kolize spočívala v porušení povinnosti stanovené v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu.

Jakkoliv v uvedeném místě a čase byla vozovka prokazatelně v důsledku povětrnostních podmínek hůře sjízdna, s potřebnou mírou opatrnosti sjízdna byla, o čemž svědčí především bezproblémový průjezd autobusu (navíc ze svahu dolů, v mírné zatáčce a o větší hmotnosti) řízeného Ing. V. na stejném místě a ve stejné době. Tvrzení, že jízdní pruh, ve kterém jel řidič Ing. V. s autobusem, nebyl namrzlý, na rozdíl od jízdního pruhu, v němž se pohyboval s vozidlem žalobce, se nezakládá na pravdě a nemá oporu ve spisu. Naopak provedené důkazy (např. protokol o nehodě v silničním provozu, ale i svědecké výpovědi) zcela jednoznačně potvrzují, že vozovka byla namrzlá celá, tedy v obou jízdních pruzích. Oba řidiči tudíž řídili vozidla ve zcela srovnatelných vnějších podmínkách; rozdíl lze spatřovat pouze v odlišné technice jízdy, resp. v rozdílné míře respektování povinností zakotvených řidiči v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu pro rychlost. Se stejnou argumentací soud odmítá tvrzení žalobce, že se jednalo o absolutně nesjízdny úsek komunikace.

Skutečnost, že žalobce jel v místě nehody rychlostí povolenou, je zcela bez významu. To samo o sobě ještě neznamená, že se s přihlédnutím ke konkrétním podmínkám (*svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem*) jednalo současně o rychlost přiměřenou ve smyslu § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Za přiměřenou by žalobcovu rychlost bylo možné považovat pouze tehdy, pokud by zatáčkou projel bezpečně a setrval ve svém jízdním pruhu. Význam porušení kterékoliv řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. Pakliže žalobce vzhledem ke stávajícím povětrnostním podmínkám před dopravní nehodou zkoušel brzděním, zda je vozovka namrzlá, jak sám uváděl, pak evidentně vyhodnotil povětrnostní podmínky tak, že vozovka namrzlá může být. Je obecně známou skutečností, že za povětrnostních podmínek, které popisovali účastníci dopravní nehody, lze očekávat námrazu i jen lokální. Žalobce tedy mohl a měl předpokládat, že stav vozovky nemusí být po celé trase jeho jízdy zcela stejný a byl tomu povinen přizpůsobit rychlost jízdy, což neučinil.

Shodně s žalovaným soud sdílí stanovisko, že je to primárně řidič vozidla, který odpovídá za pohyb vozidla, přičemž dle § 18 odst. 1 zák. o silničním provozu musí rychlost jízdy 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**. V rozporu s ním není názor žalobce v žalobě prezentovaný, že „...každý řidič je povinen přizpůsobit rychlost všem okolním vlivům, ale stejně tak nelze požadovat u řidiče odpovědnost za absolutně nesjízdny úseky komunikace, když pozemní komunikace je suchou, řidič předpokládá ošetření a nemůže předvídat, že o pár metrů dále bude vozovka díky náledí zcela nesjízdna.“ Pokud by provedené dokazování poskytovalo podklad pro skutkový závěr, že vozovka byla organizací zabývající se údržbou a správou komunikace ošetřena chemickým posypem, s výjimkou určitého krátkého úseku, který zůstal namrzlý a právě na něm by v důsledku smyku došlo k dopravní nehodě, nebyl by splněn zákonný požadavek „okolnosti, kterou je možno předvídat“, a žalobci by nemohlo být kladeno k tíži, že porušil povinnost

zakotvenou v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. V posuzovaném případě však nic takové situaci nenasvědčuje.

Soud uzavírá, že po přezkoumání věci považuje závěr správních orgánů obou stupňů, že žalobce porušil ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu tím, že nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a především povětrnostním podmínkám, čímž spáchal přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dne § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích za zcela nepochybný a zejména zákonný. Tento závěr vylučuje úvahu o aplikaci zásady in dubio pro reo (tj. v pochybnostech ve prospěch obviněného), jejíž použití se dovolával žalobce.

Důkazní návrhy v žalobě uvedené soud neprovedl. Důkaz napadeným rozhodnutím a rozhodnutím magistrátu je pojmově vyloučen, pakliže tyto individuální správní akty jsou předmětem přezkumu. Důkazní návrh výslechy „účastníků“ nebyl dostatečně konkrétní, neboť nebylo z žaloby seznatelné, zda „účastníky“ má na mysli účastníky řízení ve smyslu § 72 zák. o přestupcích, či všechny osoby, které byly přítomny dopravní nehodě. Žalobce také nekonkretizoval, jaké skutečnosti oproti přestupkovému řízení měli „účastníci“ svědeckými výpověďmi prokázat. Podstatné však je, že pro posouzení věci by se jednalo o důkazy nadbytečné, pakliže těžiště žaloby fakticky spočívalo v nesouhlasu žalobce s hodnocením důkazů a právním posouzení věci.

Žaloba nebyla důvodná a soud jí v souladu s ust. § 78 dost. 1 s.ř.s. 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 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 31. května 2012

JUDr. Jana Daňková, v.r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Lenka Kovandová