



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Kubenovou v právní věci žalobce **Ing. M. K.**, zastoupeného JUDr. Radkem Ondrušem, advokátem, advokátní kancelář Brno, Těsnohlídkova 9, proti žalovanému **Krajskému úřadu Jihomoravského kraje**, odbor dopravy, se sídlem Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 18.8.2011,

t a k t o :

I. Žaloba se zamítá.

II. Žádnému z účastníků se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Ve včas podané žalobě žalobce uvedl, že rozhodnutí z 18.8.2011 žalovaný rozhodl tak, že změnil rozhodnutí nalézacího správního úřadu, kterým byl odbor dopravy MěÚ ve Šlapanicích ze dne 21.6.2011, č.j. OD/25684 – 11/5354-10/Pim ve smyslu, že žalobce byl uznán vinným z dopravního přestupku dle ust. § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona a uložil mu pokutu ve výši 2.000,-Kč.

Dle žalobce napadené rozhodnutí, včetně rozhodnutí, které mu předcházelo, je v rozporu se zákonem z níže uvedených důvodů:

1) Žalobce byl napadeným rozhodnutím uznán vinným, že dne 15.9.2010 v ranních hodinách kolem 8:50 hod na dálnici D1 v prostoru v 208 km při řízení osobního motorového vozidla neponechal před sebou jedoucím vozidlem dostatečnou bezpečnostní vzdálenost a v okamžiku náhlého snížení rychlosti tohoto vozidla z důvodu dopravní situace před

ním na tuto skutečnost nestačil zareagovat a ze zadu do tohoto vozidla narazil. V tomto jednání žalovaný spatřoval naplnění skutkové podstaty přestupku dle ust. § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona v tehdy platném znění, neboť tímto jednáním měl dle žalovaného porušit ust. § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., v tom, že neponechal dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem tak, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení tohoto vozidla.

Provedeným dokazováním bylo prokázáno, že žalobce se s vozidlem pohyboval rychlostí 106 km/hod, tedy hluboce pod povolenou maximální rychlostí, která v daném místě byla 130 km/hod. Jeho vzdálenost od před ním jedoucím vozidlem byla 36 m, tedy vzdálenost více než obvyklá. Na skutečnost, že před ním jedoucí vozidlo začalo prudce zastavovat, nebyl žalobce schopen dostatečně reagovat, ve standartních reakčních dobách byl schopen vlastní vozidlo zpomalit na nárazovou rychlost 97 km/hod. Nalézací správní úřad nezjišťoval, zda se řidiči vozidel jedoucích před žalovaným nedopustili téhož přestupku, spočívajícím v porušení ust. § 18 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., spáchaného tím, že náhle snížili rychlost jízdy, popř. zastavili, aniž by to vyžadovala bezpečnost silničního provozu. Žalobce tvrdí a od počátku tvrdil, že řidič vozidla jedoucího před ním event. některý z před ním jedoucích řidičů náhle prudce snížil rychlost, popř. začal zastavovat, aniž by to bezpečnost provozu na dané komunikaci vyžadovala. Viníkem předmětné dopravní nehody tedy nebyl a nemohl být žalobce, který byl jedním z poškozených v nehodovém ději, zaviněným dosud neustanoveným řidičem, jedoucím v koloně, který porušil svoji povinnost danou ust. § 18 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., tím, že náhle snížil rychlost, resp. zastavil, aniž by to bezpečnost provozu na dané komunikaci vyžadoval. S touto variantou se nalézací správní úřad ani žalovaný nevypořádal, ačkoliv byla žalobcem v řízení řádně uplatněna. Ve smyslu rozhodnutí NSS, č. 1338/2007 Sb. r. NSS je správní úřad povinen v řízení o přestupcích postupovat dle zásad trestního řízení, tedy zjišťovat i bez návrhu účastníka nejen skutečnosti svědčící v jeho neprospěch, ale prověřovat a zjišťovat skutečnosti svědčící v jeho prospěch. Závěry znalce, že řidiči vozidel Mercedes, Ford a Honda jedoucích před žalobcem reagovali na vzniklou dopravní situaci a nezavinili vznik dopravní nehody nemají oporu v provedeném dokazování.

Policie ČR, provádějící úkony před zahájením správního řízení nedostatečně zadokumentovala stav v místě nehody, zejména neztotožnila všechny její účastníky, čímž umožnila pachateli předmětné nehody, který náhle snížil rychlost svého vozidla a tím způsobil předmětnou řetězovou dopravní nehodu, vyhnout se postihu. Zcela v souladu s logikou, že poslední havarované vozidlo řídil viník dopravní nehody byl obviněn ze zavinění dopravní nehody žalobce, aniž by se žalovaný vypořádal s jeho obhajobou, že původcem předmětné dopravní nehody byl řidič vozidla jedoucí vepředu kolony, který náhle prudce snížil rychlost vozidla, čímž způsobil řetězovou reakci za ním jedoucích vozidel, kdy každý z řidičů logicky brzdil o poznání intenzivněji, než řidič vozidla jedoucího před ním, což v konečném důsledku vedlo až k faktickému zastavení předposledního vozidla v koloně, do něhož žalobce narazil.

Žalobce má za to, že žalovaný porušil zásadu materiální pravdy, když rozhodoval na základě nedostatečně zjištěného stavu věci, čímž porušil základní zásadu správního řízení dle

ust. § 3 správního řádu v tom, že neučinil žádné úkony směřující ke zjištění řidiče vozidla, které náhlým snížením rychlosti jízdy předmětnou dopravní nehodu způsobilo.

2) Napadené rozhodnutí se tak v rovině správního uvážení stran hodnocení důkazů vymyká mezím hmotněprávní logiky v tom, že jako viník dopravní nehody je označen řidič posledního z jedoucích vozidel, které jede hluboce pod povolenou rychlostí ve standartní odstupové vzdálenosti, a to z toho, že měl jet buď ještě pomaleji nebo zachovat delší odstupovou vzdálenost pro případ, pokud by před ním jedoucí vozidlo náhle zastavilo. Takový požadavek je však v provozu na dálnicích nereálný, neboť jízda pod 100 km/hod v místech, kde je povolená rychlost 130 km/hod je bezdůvodně zpomalování provozu a tím naplnění skutkové podstaty přestupku dle ust. § 22 odst. 1 písm. i) přestupkového zákona v tehdy platném znění ve spojení s ust. § 18 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. Požadavek takového protiprávního jednání jde nad rámec zákonných požadavků. Stejně tak ponechání odstupové vzdálenosti na dálnici delší než 50 m v praxi znamená, že do takto vzniklé mezery vjede jiné vozidlo, což by řidiče dodržujícího takovou vzdálenost donutilo ještě snížit rychlost. V obou případech se tedy jedná o zcela nereálný požadavek, který žalobce nemohl fakticky splnit.

Předmětné úvahy jak nalézacího správního úřadu tak zejména žalovaného směřují od skutečného viníka dopravní nehody, který jí způsobil náhlým snížením rychlosti či zastavením k tzv. náhradnímu pachateli, jehož ustanovení vyžadovaly především k poškození a jejich pojišťovny, kdy jednodušší situace byla za viníka označit posledního poškozeného než pátrat po skutečném viníkovi, který ujel.

Žalobce má za to, že v daném řízení nebyl mimo vší pochybnost určen skutečný viník předmětné dopravní nehody, kterým byl dosud neustanovený řidič vozidla, který nehodu způsobil náhlým snížením rychlosti a který z místa nehody ujel. Tato obhajoba žalobce nebyla ze strany jak žalovaného tak nalézacího správního úřadu vyvrácena, kdy v souladu se zásadou in dubio pro reo nelze než ve vztahu k žalobci správní řízení zastavit.

3) V daném případě je na soudu, aby v rámci rozhodnutí stanovil judikatorně jasná interpretační pravidla pro výklad ust. § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a to ve vztahu, jakou rychlostí měl jet řidič na dálnici a jakou odstupovou vzdálenost by měl dodržovat, aby bez rizika spáchání přestupku mohl zastavit v případě náhlého zastavení před ním jedoucího vozidla.

Žalobce má za to, že nelze připustit existenci libovůle v interpretaci normy, která každou rychlost či odstupovou vzdálenost označí za nedostatečnou či nepřizpůsobenou v případě, pokud dojde k dopravní nehodě. Při takové interpretaci by za viníka nehody neměl být označen dnes obviněný řidič T., ale řidič, který po jeho následném prudkém zpomalení vozidla do něj narazil.

Žalobce má za to, že v případě, pokud se neprokáží důvody, proč první z řidičů v koloně začal prudce brzdit či náhle snížil rychlost popř. náhle zastavil, je nutno za viníka nehody považovat tohoto řidiče až do okamžiku, než se prokáže, že tak učinil v zájmu bezpečnosti provozu na dané komunikaci. Taková situace však v daném případě nenastala, kdy proto je nutno na rozhodnutí nahlížet jako na rozhodnutí učiněné na základě nedostatečně zjištěného stavu věci.

Prokazování skutečností ve prospěch účastníků je správní úřad povinen ex lege i bez návrhu účastníka, a to v souladu se zásadou oficiality jeho činnosti, a to ve směru prokazování skutečností svědčících jak ve prospěch tak v neprospěch účastníka.

4) Závěry znalce, že řidiči vozidel Mercedes, Ford a Honda neměli technickou možnost střetu zabránit je fakticky nepřezkoumatelná, neboť postrádá jakékoliv odůvodnění. Účastník má za to, že všichni tito řidiči měli stejnou možnost reagovat na zpomalování vozidel před nimi v okamžiku rozsvícení zadních brzdových světel před nimi jedoucího vozidla stejně, jak to znalec předpokládá v případě žalobce.

Ze znaleckého posudku je nesporné, že řidič vozidla Honda nebyl prvním z řidičů, který náhle snížil rychlost vozidla. Měl tedy daleko větší možnost zpomalovat plynuleji v návaznosti na snížení rychlosti před ním jedoucího vozidla tak, aby nedošlo v jeho případě k prudkému a náhlému snížení rychlosti. Správní úřad se nezabýval ani možností, že kterýkoliv ze předu jedoucích vozidel mohl snižovat rychlost plynuleji a tím zamezit prudkému snížení rychlosti řidiče vozidla Mercedes. Shora uvedené skutečnosti rovněž odůvodňují závěr, že napadené rozhodnutí bylo vydáno na základě nedostatečně zjištěného stavu věci.

5) Účastník řízení má za to, že vedle předčasnosti a nezákonnosti trpí napadené rozhodnutí i nepřezkoumatelností v důsledku porušení ust. § 68 odst. 3 s.r.s., jehož se dopustil jak žalovaný tak do určité míry i nalézací správní úřad v tom, že se dostatečně přezkoumatelným způsobem nevypořádal s odvolacími důvody žalobce.

Zejména se žalovaný nevypořádal s obhajobou, že skutečným viníkem dopravní nehody je řidič, který nutnost náhlého brzdění a následnou havárii vyvolal snížením rychlosti popř. zastavením za situace, kdy to bezpečnost provozu na dané komunikaci nevyžadovala. Důvody proč se tak stalo, nebyly v daném řízení objasněny. Napadené rozhodnutí neobsahuje v odůvodnění žádné přezkoumatelné úvahy správního úřadu, směřující k vyvrácení uvedených odvolacích důvodů, popř. směřujících k závěru, jak se měl žalobce ve skutečnosti chovat, aby k nehodě nedošlo.

Žalobce je toho názoru, že takové odůvodnění neobsahuje napadené rozhodnutí proto, že žalovaný není schopen ani teoreticky vymezit, jak přesně se měl žalobce chovat, aby

k dané nehodě nedošlo, neboť z povahy věci je zřejmé, že viníkem není žalobce, nýbrž dosud neustanovený řidič, který nehodu způsobil náhlým snížením rychlosti vozidla.

Právě předpoklad správného chování žalobce je požadavkem na stanovení míry společenské škodlivosti jeho jednání, jejíž specifikací se žalovaný v odůvodnění napadeného rozhodnutí nezabýval.

6) Nálezací správní úřad uložil žalobci pokutu v nejnižší možné výměře, tedy ve výši 2.500,-Kč z rozmezí 2.500 – 5.000,-Kč. V průběhu řízení v možné míře došlo ke změně zákonného vymezení skutkové podstaty daného přestupku a ke snížení zákonné sazby na rozpětí 1.500 – 2.500,-Kč.

Pokud tedy nálezací správní úřad vyměřil žalobci pokutu v nejnižší možné výměře, byl touto výší vázán i žalovaný, který měl pokutu vyměřit ve výši odpovídající novému rozpětí trestní sazby, tedy ve výši 1.500,-Kč. Vyměření pokuty v polovině trestní sazby znamená nezákonné zvýšení sankce, aniž by nadřízený správní úřad konstatoval nové skutečnosti či dospěl k závěrům odlišným od skutkových zjištění nálezacího správního úřadu. Žalobce má za to, že pro zvýšení sankce z nejnižší možné výměry přípustné v dané době platným rozpětím trestní sazby na polovinu výměry rozpětí trestní sazby platné v době rozhodování žalovaného je nepřipustným zpřísněním trestu odporujícím zásadám trestního řízení.

Ze shora uvedeného má žalobce za to, že napadené rozhodnutí je dílem nezákonné, dílem věcně nesprávné a dílem nepřezkoumatelné z důvodu porušení jak základních zásad správního řízení tak i zákona v rozsahu výše uvedeném. Ze shora uvedených důvodů proto navrhuje vydání rozsudku, kterým rozhodnutí žalovaného ze dne 18.8.2011 zruší, zaváže žalované také k povinnosti zaplatit žalobci náklady řízení.

V písemném vyjádření k žalobě žalovaný s žalobními body žalobce nesouhlasil. K námitce nepřezkoumatelnosti žalobou napadeného rozhodnutí obsažené v bodě 5. čl. I. žaloby uvedl, že žalobce má za to, že žalovaný se nevypořádal dostatečně přezkoumatelným způsobem s obhajobou, že skutečným viníkem je řidič, který nutnost náhlého brzdění vyvolal snížením rychlosti nebo zastavením svého vozidla, ačkoliv to bezpečnost provozu nevyžadovala. Podle žalobce napadené rozhodnutí neobsahuje žádné přezkoumatelné úvahy v tomto směru. S takovým tvrzením se žalovaný nemůže ztotožnit. Má za to, že se se zmíněným odvolacím argumentem žalobce vypořádal podrobným, přezkoumatelným a nadto věcně správným způsobem. K tvrzení žalobce uplatněnému v odvolání proti rozhodnutí MěÚ Šlapanice a spočívajícímu v tom, že neztotožněný řidič vepředu bezdůvodně snížil rychlost jízdy nebo zastavil vozidlo, což byla příčina nehody, žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí uvedl mj.:

„V odvolání obviněný již nepřenáší odpovědnost za způsobení nehody na řidiče Mercedesu, jak to činil před vydáním prvoinstančního rozhodnutí, nezpochybňuje tedy posloupnost jednotlivých střetů, jak již zjistil znalec a jak o ní vypovídali svědci z ostatních vozidel, ani nevyvrací závěr o vlastní rychlosti jízdy, ale příčinu svého nedobrzždění za před sebou jedoucím vozidlem spatřuje v jednání toho řidiče, který vyvolal brzdění celé kolony. Toto jednání označuje v odvolání za nedůvodné a nepředvídatelné. Toto odvolací tvrzení nemůže být důvodné. V první řadě proto, že obviněný uplatňuje tvrzení o skutečnostech, které sám neviděl. Jak vyplývá z jeho vyjádření před prvoinstančním orgánem, vzhledem k velikosti Mercedesu před sebou neviděl dostatečně ani na auta před ním, tj. nemohl vidět ani na začátek kolony. Z odvolacího vyjádření obviněného není zřejmé, jak zjistil, že zpomalení provozu vpředu (a tedy brzdění celé kolony) bylo bezdůvodné, nepředvídatelné. Z vyjádření jednoho ze svědků lze dovozovat, že příčinou brzdění kolony byla událost provozu – nehoda, k níž vpředu došlo. Obviněného tvrzení zůstává v rovině ničím nedokládané hypotézy uplatněné dodatečně a zjevně nemající základ v tom, co obviněný viděl, když neviděl přes vozidlo jedoucí bezprostředně před ním.

Dále se se zmíněnou výhradou obviněného nemůže odvolací orgán ztotožnit proto, že i kdyby někdo vpředu brzdil nedůvodně a nepředvídatelně, nic to nemění na to, že řidiči jedoucí vzadu měli sami povinnost jet tak, aby dokázali při náhlém snížení rychlosti jízdy vozidla před nimi odvrátit střet. Tato povinnost znamená držet si za předním vozidlem takový odstup, aby v případě náhlého (tj. nečekaného a prudkého) brzdění dokázal řidič jedoucí vzadu bezpečně reagovat, aby nedošlo k havárii. Proto řidič jedoucí vzadu, který nestačil odvrátit střet za vpředu jedoucím vozidlem při jeho prudkém brzdění, nemůže důvodně poukazovat na příčinu tohoto prudkého brzdění, když pravidlo provozu přímo ukládá, aby sám dodržoval dostatečný odstup i pro ty případy, kdy k takovému prudkému brzdění dojde. Nanejvýš by bylo možno uvažovat o dvou příčinách střetu – jedné na straně řidiče, který nedůvodně brzdil a druhé na straně řidiče, který nejel vzadu tak, aby dokázal při náhlém brzdění řidiče vpředu odvrátit střet. Jelikož však každý následek má pravidelně více příčin a jedna okolnost nepřestává být příčinou, jestliže vedle ní přispěla k následku i okolnost jiná, pak i v případě nedůvodného brzdění řidiče vpředu (které však v dané věci nebylo prokázáno), je stále dána odpovědnost řidiče, který porušil § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Proto obviněný nemůže v řízení o svém vlastním skutku úspěšně se zbavit odpovědnosti poukazem na údajné jednání jiného, které mohlo mít rovněž příčinou souvislost se střetem.

Odvolací orgán připomíná, že o bezdůvodné brzdění zjevně nešlo u řidiče Mercedesu, ve vztahu k němuž obviněný porušil § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., neboť ten reagoval na zpomalování vozidel před sebou. I proto není tvrzení obviněného o jeho jednání „neustanoveného“ řidiče důvodné. Situace v provozu přitom zjevně byla taková, že nabádala ke zvýšené opatrnosti. Sám obviněný uvedl, že v místě jela vozidla souběžně, tj. provoz byl značný (to lze dovozovat i z vyjádření dalších účastníků nehody) a vozidla před ním i souběžně jedoucí zpomalovala. Bylo tedy evidentní, že provoz houstne a zpomaluje. Tím spíše měl obviněný dbát na dodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím před sebou, přes jehož rozměry a tónovaná skla nemohl reagovat na změny v jízdě vozidel dále před ním (viz. vyjádření obviněného při ústním jednání). Přesto jel obviněný rychlostí vyšší než 100 km/hod. (viz. znalecký posudek). Jeho podíl na následném střetu čtyř vozidel je tak za daných okolností zcela zásadní.

Proto se odvolací orgán nemůže ztotožnit s odvolací výtkou obviněného, že prvoinstanční orgán se nezabýval příčinou náhlého zpomalení řidičů jedoucích ještě před účastníky nehody a s názorem, že se tím má zabývat sám orgán odvolací. Jelikož řízení se vede o skutku obviněného, jen k němu se vede dokazování. Jestliže bylo prokázáno protiprávní jednání obviněného, není dále třeba zabývat se v tomto řízení jednáním jiných osob, které na odpovědnost obviněného vliv mít nemohou. Jednak je tvrzení o nedůvodném brzdění některého z řidičů vepředu nevěrohodné, když dopředu ani obviněný neviděl, jednak by ani připuštění této varianty nemohlo nic změnit na vlastní odpovědnosti obviněného za to, že nedodržel bezpečný odstup za řidičem, který nebrzdil bezdůvodně, nýbrž z logické příčiny a jednak okolnosti byly takové, že nabádaly k mimořádné opatrnosti jízdy (hustý a zpomalující provoz na dálnici). Tvrzené jednání některého z řidičů před dalšími účastníky nehody by nemohlo mít vliv ani na sankci, která byla uložena podle úvah vyložených výše.

Pokud obviněný v odvolání tvrdí, že § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., je třeba interpretovat tak, že povinnost dodržovat bezpečnou vzdálenost je nutno vztahovat k vozidlům, jejichž řidiči se chovají předvídatelným způsobem, pak odvolací orgán poukazuje právě na danou situaci v provozu spočívající prokazatelně v tom, že nejprve celý proud vozidel v obou jízdních pruzích zpomaloval a následně brzdil intenzivně (viz vyjádření obviněného i vyjádření dalších osob). Již původní zpomalování jízdy v situaci, kdy oba jízdní pruhy byly obsazeny vozidly, nabádalo ke zvýšené opatrnosti a ukazovalo na možnost dalšího brzdění. Není zřejmé, z čeho mohl obviněný racionálně předpokládat, že vozidla v koloně zpomalovat přestanou. Přesto jel obviněný rychlostí 106 km/hod, tj. výrazně vyšší než vozidlo před ním.

Kromě toho samo ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., označuje náhlé (tj. podle odvolacího orgánu i neočekávané) snížení rychlosti jízdy za okolnost, již má vzadu jedoucí řidič přizpůsobit svoji jízdu, tj. okolnost předvídatelnou“.

Žalovaný je přesvědčen, že jde o srozumitelné a přezkoumatelné vypořádání odvolací námitky spočívající v uplatnění tvrzení, že celou kolizi způsobil výlučně řidič, který jako první bezdůvodně zabrzdil a vyvolal následnou brzdnou reakci všech řidičů za sebou.

V souvislosti s tvrzenou nepřezkoumatelností žalobou napadeného rozhodnutí žalobce také uvádí, že měla být rozvedena i úvaha o rychlosti, jakou měl jet a o odstupové vzdálenosti, kterou měl dodržet. Žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí k bezpečnému odstupu vzadu jedoucího vozidla mj. uvedl:

„Pokud obviněný v odvolání namítá, že nebyla zjištěna bezpečnostní vzdálenost, kterou měl dodržet za vepředu jedoucím vozidlem, pak toto tvrzení neshledává odvolací orgán důvodný. Lze jednak uvést, že pokud měl obviněný za to, že konkrétní údaj bezpečnostní vzdálenosti měl zjistit znalec, nic mu nebránilo se jej na to dotázat. Byl vyrozuměn o tom, že bude proveden důkaz znaleckým posudkem, účastnil se výsledku znalce. Žádný dotaz v tomto směru však nepoložil.

V tomto přestupkovém řízení se objasňoval a posuzoval skutek obviněného spočívající ve způsobení nehody nedodržením bezpečné vzdálenosti za vepředu jedoucím vozidlem. Bylo proto potřeba zjistit, zda došlo k nedodržení takové bezpečné vzdálenosti. Pro tyto závěry pak jsou podklady zcela dostatečné. Ze znaleckého posudku vyplývá, že obviněný jel rychlostí cca 106 km/hod, reagoval cca 1,3 s před střetem, v čase cca 0,4 s před střetem jeho vozidlo začalo brzdit a zpomalilo na střetovou rychlost cca 97 km/hod. Mercedes přitom v době střetu jel rychlostí cca 22 km/hod. Reakce obviněného tedy nastala jen 1,3 s, tj. rychlost vozidla před ním, jak vyplývá ze srovnání rychlosti střetových (střetová rychlost obviněného byla více než čtyřnásobkem rychlosti Mercedesu). Obviněný tudíž jel v takové vzdálenosti za Mercedesem, že v dané konkrétní rychlosti stačil v podstatě jen zareagovat a v zápětí došlo ke střetu, nestačil ani výrazněji snížit rychlost své jízdy. Prokazatelně tedy jel jen v takové vzdálenosti za Mercedesem, která mu v daných rychlostech obou vozidel neumožnila žádnou adekvátní reakci. Podle znaleckého posudku byl obviněný v době své reakce před místem střetu cca 36 m, tj. za Mercedesem byl ve vlastní rychlosti cca 106 km/hod blíže, protože Mercedes se sice výrazně pomaleji, ale přece pohyboval (byl před místem střetu). Je evidentní, že obviněný jel rychlostí nepřizpůsobenou konkrétní situaci v provozu, výrazně rychleji než brzdící vozidlo před ním a v důsledku toho se k Mercedesu přiblížil tak, že nezanechal za ním dostatečnou vzdálenost, aby odvrátil střet, pokud Mercedes intenzivně zabrzdí, či zastaví, následně stačil sotva zareagovat na další snížení rychlosti jízdy Mercedesu a došlo k nárazu. Ze znaleckého posudku se tyto skutečnosti podávají jednoznačně, žádné další zjištění a bezpečnostní vzdálenost (která je závislá rychlostech obou vozidel) k závěru o porušení pravidel provozu na straně obviněného není za potřeby. Odvolací orgán tudíž nepovažuje za potřebné jakkoli doplňovat dokazování, všechny podstatné skutečnosti se již z podkladu podávají. Obviněný mohl nehodě zabránit, jak ostatně vyplynulo ze znaleckého zkoumání, pokud by reagoval na brzdění předních vozidel včas a přizpůsobil dané situaci svůj odstup za Mercedesem“.

Žalovaný je přesvědčen, že tato pasáž, a i jiné pasáže odůvodnění napadeného rozhodnutí (viz např. str. 5 předposlední odstavec) poskytují srozumitelnou a přezkoumatelnou informaci o tom, co usoudil o bezpečnostní vzdálenosti.

Obdobně k rychlosti jízdy obviněného žalovaný v odůvodnění svého rozhodnutí vyjádřil, a to nejen z hlediska skutkových zjištění, jakou rychlostí obviněný jel (reagoval v rychlosti cca 106 km/hod, náraz byl v rychlosti cca 97 km/hod), ale z hlediska jejího hodnocení a posouzení. Uvedl např.:

„Z toho samozřejmě vyplývá, že zadní řidič musí jet rychlostí nikoli vyšší, než je rychlost vozidla před ním. Jinak řečeno, toto pravidlo dodrží ten vzadu jedoucí řidič, který v dostatečné vzdálenosti pojede rychlostí nanejvýš stejnou jako vozidlo před ním, tj. bude s odstupem jízdu vozidla před sebou kopírovat. To žádným způsobem neomezí provoz. Za dostatečný odstup je pak možno považovat odstup spočívajících v dráze, které nebude menší než dráha, již urazí v dané rychlosti vozidlo za dobu reakce řidiče na brzdění vozidla před sebou. Jelikož všechna vozidla účastníci se provozu na pozemních komunikacích musí splňovat určité technické požadavky, mezi nimiž je i požadavek na dosažitelné brzdné zpomalení, lze očekávat, že většina srovnatelných vozidel bude schopna brzdit s podobným

brzdným zpomalením. Potom stačí dodržet takový odstup za vepředu jedoucím vozidlem, aby během své reakce vzadu jedoucí řidič nedojel vozidlo před sebou v případě jeho náhlého brždění, a pokud začne brzdit s obdobným brzdným zpomalením, odvrátí střet. Není třeba žádná extrémní odstupová vzdálenost, nebo extrémně pomalá jízda. Je pouze zapotřebí korigovat rychlost jízdy podle vepředu jedoucího vozidla (což obviněný neučinil, jak vyplývá z výrazného rozdílu rychlosti v okamžiku střetu, a dodržet takový odstup, aby řidič stačil zareagovat na brždění vozidla před ním, než jej dojede. Pochopitelně mohou případně působit i další okolnosti, např. rozdílné brzdné vlastnosti jednotlivých vozidel (zejména rozdíly mezi různými kategoriemi vozidel – nákladní automobil, autobus, osobní automobil, případně konkrétní vlastnosti – naložené a nenaložené vozidlo), ale těm může a musí řidič přizpůsobit svoji jízdu. V projednávané věci jel obviněný s osobním automobilem, před ním jel jiný osobní automobil, tj. obdobné brzdné vlastnosti obou lze očekávat“.

Žalovaný dovodil i společenskou škodlivost jednání žalobce v dostatečné míře, k čemuž uvedl např. to, že: „Případ se nevyznačuje mimořádnými okolnostmi, příčinou nichž by byla jeho závažnost snížena pod míru předpokládanou u přestupků, tedy je dán i dostatek materiální stránky“. (str. 7). Dále také, že: „Tím spíše měl obviněný dbát na dodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem jedoucím před sebou, přes jehož rozměry a tónovaná skla nemohl reagovat na změny v jízdě vozidel dále před ním (viz vyjádření obviněného při ústním jednání). Přesto jel obviněný rychlostí vyšší než 100 km/hod (viz znalecký posudek). Jeho podíl na následném střetu čtyř vozidel je tak za daných okolností zcela zásadní“. (str. 8). Významu jednání žalobce pro střed se týká v podstatě celá pasáž zabývající se žalobcem v odvolání nově uplatněnou výhradou, že střet způsobil neznámý řidič někde vepředu, který bezdůvodně zabrzdil. Příčinná souvislost mezi jízdou žalobce rychlosti násobně vyšší oproti rychlosti vozidla před ním a zkrácením bezpečnostní vzdálenosti na jedné straně a střetem na straně druhé je zjevná. Pokud by žalobce (jako všichni tři zúčastnění řidiči před ním) dodržel bezpečnostní vzdálenost za vozidlem před sebou, střetu by zabránil. Příčina na straně žalobce je tedy dostatečně významná. Mimo to v důsledku změny právní úpravy není nehoda znakem skutkové podstaty, proto pro vyvození přestupkové odpovědnosti by stačilo pouhé zjištění porušení pravidla provozu bez nutnosti objasňovat příčinou souvislosti se střetem.

Žalovaný shrnul, že podle jeho názoru jeho rozhodnutí netrpí tvrzenou nepřezkoumatelností.

II.

Z hlediska věcné stránky případu pak žalovaný v obsahu žaloby uvedl následující. Žalobce tvrdí v druhém odstavci, bodu II. žaloby, že bylo prokázáno, že jeho vzdálenost před ním jedoucím vozidlem byla 36 m. Tak tomu ovšem není. Bylo prokázáno, že v době své reakce byl ve vzdálenosti 36 m před místem střetu, tj. za vepředu jedoucím vozidlem byl blíže, neboť toto vepředu jedoucí vozidlo (Mercedes) se v době reakce žalobce ještě nenacházelo v místě střetu, nýbrž bylo (z hlediska směru jízdy) před ním (viz třetí odstavec na str. 9 napadeného rozhodnutí), že vzdálenost za automobilem Mercedes byla v dané rychlosti nedostatečná, prokazuje fakt, že ihned po proběhlé reakční době došlo ke střetu, aniž by

žalobce stačil významněji zpomalit pohyb svého vozidla (jen z cca 106 km/hod na cca 97 km/h).

Žalobce v žalobě (třetí odstavec, bodu II. žaloby) uvádí, že od začátku tvrdí, že řidič vozidla před ním, příp. některý z ještě před ním jedoucích řidičů, náhle prudce snížil rychlost, aniž by to situace v provozu vyžadovala. Není tomu tak, toto tvrzení žalobce uplatnil poprvé až v odvolání proti prvoinstančnímu správnímu rozhodnutí. Předtím tvrdil, že jeho náraz do před ním jedoucího automobilu Mercedes přišel až v době, kdy narazil Mercedes do před Mercedesem jedoucího vozidla Ford. Žalobce tedy zprvu uplatňoval jinou posloupnost střetů, než jaká vyplývá z výpovědi svědků a následně i ze znaleckého zkoumání a z toho dedukoval absenci vlastního protiprávního jednání. Až v odvolání uplatnil tvrzení, že příčinou celé nehody bylo jednání některého z řidičů vpředu, který zastavil či zabrzdil bezdůvodně. Už s ohledem na dobu, kdy je žalobce uplatnil, se toto tvrzení nejeví jako věrohodné. Přitom ono nemůže být věrohodné ani z hlediska věcného, neboť žalobce tím uplatňuje tvrzení o něčem, co nemohl vidět. Sám vypověděl před prvoinstančním orgánem, že neviděl ani před vozidlo před sebou, tím spíše nemohl vidět (a ani netvrdí, že viděl) vozidla ještě více vpředu. Nemůže tedy věrohodně tvrdit, že některý z řidičů vpředu brzdil, aniž by k tomu měl důvod. Kromě toho o důvodu brzdění celé kolony vypovídal před prvoinstančním orgánem svědek Juračka, a to tak, že vpředu se měla stát nehoda. Nelze se tedy ztotožnit s žalobním tvrzením žalobce, že původce brzdění kolony brzdil bezdůvodně a že tuto příčinu správní orgány nezjišťovaly. Kromě toho, žalobce měl povinnost dodržet bezpečnostní odstup vůči vozidlu jedoucímu bezprostředně před ním (Mercedes). A brzdění řidiče Mercedesu jednoznačně příčinu vyvolanou provozem mělo, a to dostatečně objasněnou, tou bylo brzdění automobilu před ním (Ford). Žalobce tedy nemůže úspěšně namítat porušení povinnosti podle § 18 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., tím řidičem, ve vztahu k němuž měl sám povinnost podle § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., protože tento řidič § 18 odst. 2 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., evidentně neporušil.

V řízení o skutku žalobce tak nemělo význam usilovat o zjištění totožnosti řidiče, který v koloně zabrzdil jako první.

Jestliže žalobce stojí na stanovisku, že závěry znalce o tom, že řidiči ostatních na nehodě zúčastněných vozidel nehodu nezavinili, jsou neodůvodněné, pak je nutno poukázat na to, že výsledek znaleckého zkoumání zcela koresponduje s výsledkem dalšího dokazování, konkrétně s výpověďmi svědků ze všech zúčastněných vozidel. Všichni potvrdili tu posloupnost nárazů, k níž nezávisle na svědectvích z hlediska technického rozboru dospěl znalec. Vzájemná korespondence jak svědectví navzájem (přičemž u všech svědků by ani nebylo možno rozumně dovozovat zájem na nespravedlivém vyvození odpovědnosti žalobce), tak svědectví ve vztahu ke znaleckému posudku jsou významnými okolnostmi, které posilují tento důkazní řetězec tvořený znaleckým posudkem a výpověďmi svědků.

Jestliže žalobce v žalobě tvrdí, že policie nedostatečně zdokumentovala místo, pak žalovaný je toho názoru, že podklady byly pro přesvědčivé skutkové závěry dostatečné, což vyplývá z provedeného dokazování před prvoinstančním orgánem (bylo vyslechnuto několik

svědků k průběhu nehody a byl zpracován znalecký posudek) a potvrdil to i znalec při svém výslechu (tj. i pro zpracování znaleckého posudku byly podklady dostatečné).

Jestliže žalobce poukazuje na to, že jel rychlostí nižší než dovolenou, je nutno připomenout, že to ještě nemusí být rychlost přizpůsobená konkrétní situaci. Podle § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., řidič 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; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Dovolená a přiměřená rychlost jsou dvě rozdílné kategorie. Dovolená rychlost (rychlost v souladu s § 18 odst. 3 nebo 4 zák. č. 361/2000 Sb.) nemusí být vždy současně přiměřená daným okolnostem (§ 18 odst. 1), viz např. usnesení Nejvyššího soudu ČR ve věci 7 Tdo 1034/2010. Zejména to platí o situacích jako např. zhoršená viditelnost, dopravně technický či stavební stav komunikace, přítomnost chodců „nebo vyšší frekvence provozu“ a ta právě v konkrétní věci byla dána. Všichni svědci a ostatně i obviněný potvrdili, že vozidla v místě jela souběžně, tedy v obou pruzích a zpomalovala. Šlo tak o brzdící kolonu v obou pruzích. To je na dálnici okolnost, která jednoznačně ukazuje na to, že řidič nemůže jet rychlostí nejvýše dovolenou, tedy 130 km/hod. Žalobce jel před brzděním rychlostí cca 106 km/hod a narazil do vozidla před sebou v rychlosti cca 97 km/hod. Vozidlo před ním přitom v době nárazu jelo rychlostí cca 22 km/hod, žalobce tedy v době nárazu jel rychlostí více než čtyřnásobnou oproti rychlosti vozidla před ním. Z toho je zřejmé, že jeho rychlost rozhodně nebyla přizpůsobena dané situaci charakterizované houstnoucím provozem na dálnici, tj. zpomalujícími vozidly v obou jízdních pruzích, což vyplývá z výpovědi všech zúčastněných osob. V důsledku toho žalobce nedodržel povinnost ponechat dostatečný odstup, jak o tom hovoří § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. V takové situaci, kdy jel výrazně rychleji, než ostatní vozidla, nemůže ani oprávněně tvrdit, že nelze ponechat bezpečnou vzdálenost větší než 50 m, neboť do mezery by vjelo jiné vozidlo. Řidič je povinen přizpůsobit svoji jízdu aktuální situaci v provozu, hypotéza o nemožnosti ponechat bezpečnostní vzdálenost větší než 50 m nemá oporu v podkladech a neodpovídá dané situaci. Žalobce zjevně jel způsobem, který aktuální situaci nezohledňoval. To vyplynulo z provedeného dokazování, zejména z objasnění rychlosti jízdy obviněného, doby a místa jeho reakce a zjištění posloupnosti střetů, jak vyplývají z znaleckého posudku a výslechu svědků.

Pokud jde o interpretaci § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., jehož se žalobce domáhá po soudu, žalovaný sám jako orgán aplikující právo, ji podal v odůvodnění svého rozhodnutí. Povinnost podle zmíněného ustanovení je závislá na konkrétní situaci v provozu, proto není možno normativně pro všechny situace v provozu na dálnici stanovit konkrétní hodnoty rychlosti jízdy a odstupové vzdálenosti. Vždy záleží na konkrétních podmínkách, jako např. hustota provozu, stav vozidla, stav komunikace atd.

Právě jedinečné okolnosti konkrétní dopravní situace je třeba vždy zohledňovat při interpretaci a aplikaci jak § 19 odst. 1, tak § 18 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. Proto žalobce nemůže korektně srovnávat situaci z jiného medializovaného případu s případem projednávaným (jak činí v čl. II. bodě 3 žaloby), když v jeho věci byla situace taková, že

v obou pruzích na dálnici jela kolona vozidel a zpomalovala, přičemž žalobce jel výrazně vyšší rychlostí než vozidla před ním, přičemž neviděl dále dopředu než právě jen na vozidlo před sebou. Řidič automobilu Mercedes před žalobcem, vůči němuž měl žalobce povinnost podle § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., nebrzdil bezdůvodně [jak má na mysli § 18 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.], nýbrž z důvodu brzdění vozidla Ford před sebou.

Pokud žalobce vytýká v žalobě, že se správní orgány nezabývaly tím, zda kterýkoliv z řidičů měl možnost zpomalovat plynuleji, pak nejde o okolnost, která by v daných souvislostech mohla ovlivnit odpovědnost žalobce za vlastní jednání. Bylo prokázáno, jakou rychlostí žalobce jel (v okamžiku střetu více než čtyřnásobnou oproti vozidlu před ním), bylo prokázáno, že reagoval až těsně před střetem, bylo prokázáno, že jeho náraz do vozidla Mercedes byl masivní a první v pořadí a v jeho důsledku došlo k dalším třem střetům, ačkoliv řidiči před ním situaci zvládli a vždy za vozidlem před sebou zpomalili či zastavili.

Žalovaný je toho názoru, že ve správním řízení byly objasněny všechny pro věc podstatné skutečnosti, a to jak v neprospěch, tak ve prospěch žalobce jako obviněného z přestupku a pro rozhodnutí ve věci žalobce byl zjištěn stav věci bez důvodných pochybností.

III.

K žalobnímu bodu týkajícímu se uložení sankce, které žalobce označuje za nezákonné proto, že postup žalovaného znamená nezákonné zvýšení sankce, žalovaný uvádí následující. Žalobcův názor by mohl být oprávněný v situaci, že by došlo pouze ke zmírnění sazby sankce za stejný přestupek. Tj. jestliže by nová úprava ponechala stejnou skutkovou podstatu, ale určila za ní nižší sankci. Tak tomu ovšem není. Nová úprava zcela zrušila přestupek podle § 22 odst. 1 písm. i) zák. č. 200/1990 Sb., ve znění účinném do 31.7.2011 a jednání dříve naplňující znaky tohoto ustanovení spadá od 1.8.2011 pod jinou skutkovou podstatu vyznačující se jinými formálními znaky - § 125 c) odst. 1, písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Od 1.8.2011 již neexistuje kvalifikovaná skutková podstata přestupku spočívající ve způsobení nehody s určitou minimální hmotnou škodou. Proto na takové jednání, pokud nespadá mezi jiné skutkové podstaty obsahující konkrétní porušení určitého pravidla provozu, je třeba aplikovat obecnou skutkovou podstatu podle § 125 c) odst. 1 písm. k) spočívající v porušení jakéhokoli jiného [než v písmenech a) až j) uvedeného] pravidla provozu. Jelikož jejím znakem není způsobení nehody, dojde-li k němu, jde o okolnost jdoucí nad rámec této skutkové podstaty a logicky v rámci tohoto typu přestupku přitěžující. Proto v projednávaném případě odvolací orgán, který byl v důsledku změny právní úpravy nucen aplikovat pro žalobce příznivější novější úpravu, nebyl vázán vyhodnocením okolností ovlivňujících sankci ze strany prvoinstančního orgánu a nebyl nucen uložit sankci i podle nové úpravy na dolní hranici sazby. V důsledku změny právní úpravy totiž poměřoval konkrétní okolnosti případu ve vztahu k odlišným formálním znakům skutkové podstaty (zatímco podle staré úpravy byl znak způsobení nehody součástí skutkové podstaty, od 1.8.2011 takovým znakem není, a je proto logicky okolností přitěžující). Nešlo, jak výše zmíněno, o situaci, kdy by stejný přestupek byl nově mírněji sankcionován, a tedy, kdy

by adekvátně byla pouze snížena výměra sankce podle toho, jak se snížila sazba za stejný přestupek, nýbrž o situaci, kdy jde v důsledku nové úpravy o jiný přestupek (jinou skutkovou podstatu) s jinými znaky. Jednání žalobce tedy mělo z hlediska nové právní úpravy jinou typovou škodlivost (neboť šlo o jiný přestupek – jinou skutkovou podstatu) a v rámci ní pochopitelně i jinou konkrétní škodlivost (protože stejné skutkové okolnosti byly poměřovány ve vztahu k jiným formálním znakům skutkové podstaty). Přes uvedené bylo posouzení podle nové úpravy pro žalobce výhodnější, čehož důvody žalovaný podrobně rozvedl v odůvodnění svého rozhodnutí a byla mu uložena nižší pokuta, než prvoinstančním správním rozhodnutím. Tento postup žalovaného jako odvolacího orgánu odpovídal § 7 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., i zásadám ukládání sankce.

IV.

Závěrem žalovaný rekapituluje, že jeho rozhodnutí je podrobně a srozumitelně odůvodněno, není proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. K okolnostem konkrétní nehody lze uvést, že bylo navzájem si odpovídajícími důkazy (výsledky svědků a znaleckým posudkem prokázáno), že to byl žalobce, kdo jako první narazil do vozidla před sebou, v důsledku čehož byla dvě vozidla před ním, jejichž řidiči jinak v koloně dobrzdili, postupně odhozena vždy na vozidlo před nimi. Žalobce se svým automobilem při střetu pohyboval rychlostí více než čtyřnásobně vyšší oproti rychlosti vozidla před ním. To za situace, jak vyplývá z vyjádření všech zúčastněných osob, kdy provoz na dálnici se v obou pruzích zahustil, což muselo nutit k mimořádně opatrné jízdě. Žalobce nejprve tvrdil, že do vozidla před sebou narazil až poté, co se toto vozidlo zastavilo nárazem o vozidlo více vpředu. Až když toto tvrzení bylo svědecky a znalecky vyvráceno, začal tvrdit, že některý řidič vpředu začal brzdit bezdůvodně. O příčině brzdění celé kolony však žalobce nemohl mít přehled, neboť, jak sám uznal, neviděl dále, než na vozidlo před sebou. Jeden ze svědků potom zmínil příčinu brzdění celé kolony – nehoda někde vpředu. Žalobce měl povinnost dodržet bezpečný odstup ve vztahu k vozidlu před sebou a toto vozidlo před ním mělo provozní důvod k brzdění, jímž bylo brzdění dalšího vozidla vpředu. Nešlo tedy o bezdůvodné brzdění řidiče, vůči němuž měl žalobce povinnost podle § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Toto ustanovení přitom ukládá řidiči povinnost počítat i s náhlým snížením rychlosti jízdy nebo zastavením předního vozidla. Jde tedy o okolnost, s jejíž možností musí v zádu jedoucí řidič počítat a přizpůsobit tomu svoji jízdu. I pokud by některý z řidičů vpředu jednal v rozporu s pravidly provozu, nic by to neměnilo na odpovědnosti žalobce na jeho vlastní protiprávní jednání spočívající v jízdě nepřizpůsobené situaci v provozu a mající za důsledek nedodržení odstupu od vozidla před ním, protože ani existence jiné okolnosti, bez níž by k následku nebylo došlo, nedevalvuje jednání pachatele jako příčinu následku.

Na základě těchto všech úvah, které podrobně vložil v odůvodnění svého rozhodnutí, žalovaný dospěl k názoru, že žalobce porušil pravidlo provozu a je za přestupek odpovědný. Žalobou napadené rozhodnutí podle přesvědčení žalovaného netrpí vadami, jak žalobce vytýká, tj. že by bylo nepřezkoumatelné a vycházelo z nedostatečně zjištěného stavu věci. Stav věci byl na základě několika svědectví a znaleckého zkoumání objasněn dostatečně a bez důvodných pochybností. Žalovaný proto navrhl žalobu zamítnout. Nad rámec uvedeného odkázal na odůvodnění svého žalobou napadeného rozhodnutí.

Žaloba žalobce důvodná není.

Krajský soud v Brně dospěl totiž k závěru, že žalovaný neporušil zásadu materiální pravdy, neporušil základní zásadu správního řádu, že nevyplývá-li ze zákona něco jiného, 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 (citace § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád).

Ze správních spisů, které měl Krajský soud v Brně k dispozici, bylo zjištěno, že při vydání rozhodnutí žalovaný i správní orgán I. stupně vycházely z dostatečně zjištěných skutečností, a to spisu Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, dálniční oddělení Brno – Chrlice, dále pak z výpovědi žalobce jako účastníka právního řízení, výsledku svědků J. J. (řidiče vozidla Honda Civic), V. S. (řidička vozidla Ford Mondeo), výsledkem svědka L. L., spolujedoucího ve vozidle Mercedes Benz, L. K. (řidiče vozidla Mercedes Benz) a znaleckým posudkem vypracovaný Ing. Martinem Urbánkem, znalcem v oboru dopravy, obzvláště doprava městská, silniční se specializací technické posudky o příčinách silničních nehod a posuzování technického stavu motorových vozidel a výsledku tohoto znalce před správním orgánem I. stupně.

Krajský soud v Brně uvádí, že stejně jako správní orgány dospěl k závěru, že žalobce vůbec nemohl vidět „dopředu kolony“ a tedy nemohl vidět, z jakého důvodu vozidla před ním zpomalovala jízdu. Sám totiž u správního orgánu I. stupně uvedl, že vozidla před ním i vedle něho v souběžné jízdě zpomalovala, což viděl na základě brzdových světel. Uvedl dále, že cca na km 206 náhle před ním zastavilo vozidlo Mercedes Benz černé barvy, které mu vytvořilo silniční překážku, na kterou nemohl reagovat vzhledem k tomu, že reagoval na snížení rychlosti dle dopravní značky, tudíž přibrzdňoval. Po jeho intenzivním brzdění a odvrácení střetu narazil do zadní části tohoto vozidla. Dle jeho názoru vozidlo Mercedes zastavilo o vozidlo stojící před ním. **Nemohl reagovat vzhledem k výšce vozidla Mercedes a tónovaným sklům tohoto vozidla.**

Je tedy evidentní, že žalobce, jak sám uvedl, přes velikost vozidla Mercedes Benz a tónovací skla na tomto vozidle, „dopředu kolony“ vůbec neviděl a nemohl tedy vůbec vidět, co se „vepředu“ děje, nebo co se stalo, tedy co vedlo ke zpomalování před ním jedoucích vozidel. Sám pak navrhoval vypracování znaleckého posudku soudním znalcem ohledně příčiny dopravní nehody.

Posudek soudním znalcem byl vypracován, přičemž znalec v posudku uvedl, z jakých podkladů při vypracování posudku vycházel a dospěl k závěru, poté co vypracoval komplexní analýzu nehodového děje, provedl technický rozbor jednání jednotlivých účastníků dopravní nehody, posoudil technickou přijatelnost výpovědi účastníků předmětné dopravní nehody a posoudil možnost účastníků nehody dopravní nehodě předejít, resp. nehodě zabránit, že řidič vozidla Škoda (žalobce) měl možnost nehodě zabránit tak, že by reagoval na vzniklou

dopravní situaci (zpomalování vozidel před vozidlem Škoda) brzděním v době, kdy začalo brzdit (rozsvícení zadních brzdových světel) před ním jedoucí vozidlo Mercedes, když řidič vozidla Mercedes neměl technickou možnost zabránit střetu, řidič vozidla Ford neměl technickou možnost zabránit střetu a řidič vozidla Honda neměl technickou možnost zabránit střetu. Znalec Ing. Urbánek byl předvolán k jednání prvostupňového správního orgánu, tohoto výsledku byl účasten i právní zástupce žalobce, kdy všechny položené otázky ohledně vzniku předmětné dopravní nehody znalec odpověděl (nesprávně poučován jako svědek, nicméně na jeho odpovědích to nic nemění).

Krajskému soudu v Brně tedy tvrzení žalobce o tom, že předmětnou dopravní nehodu nezpůsobila, že nebylo dosud zjištěno, který z řidičů vozidel v přední části kolony jí způsobil že žaloba je předčasná, se s ohledem na celé dokazování jeví jako tvrzení účelové. Žalobce nic takového netvrdil při svém výsledku před prvostupňovým správním orgánem a soud nesouhlasí se skutečností, že je třeba zkoumat, které z „předních“ vozidel v koloně dopravní nehodu způsobilo a že bylo na správním orgánu, aby uvedl, jak se měl obviněný z přestupku přesně chovat, aby dané nehodě předešel a aby bylo nad vší pochybnost stanoveno, jakou bezpečnou vzdálenost měl obviněný zachovat, tak aby bylo možno dané nehodě předejít.

Soud znovu zdůrazňuje, že žalobce v průběhu správního řízení před prvostupňovým správním orgánem netvrdil a své stanovisko změnil až po rozhodnutí správního orgánu I. stupně, tedy v odvolání proti tomuto rozhodnutí.

Podle § 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích porušením zvláštního právního předpisu (zákona č. 361/2000 Sb., způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100.000,-Kč.

Podle § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění platném k datu spáchání přestupku, řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.

Krajský soud v Brně dospěl k závěru, že žalobce porušil ustanovení § 19 odst. 1, neboť dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti před ním jedoucího vozidla neponechal, což vyplynulo jednak z výpovědi všech slyšených svědků před správním orgánem I. stupně, z policejního spisu a zejména pak ze znaleckého posudku, který byl v rámci správního řízení znalcem zpracován a odpovědi znalce na dotazy u jednání před správním orgánem.

Soud dospěl k závěru, že správní orgán nemohl stanovit (v metrech) dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, neboť to vždy vyplývá v konkrétním případě ze situace, jaká se na vozovce vyskytne.

Žalobce se tedy přestupku dle § 22 odst. 1 písm. i) zákona o přestupcích dopustil, neboť (citace z rozsudku NSS dne 3.6.2010, č.j. 2As 38/2010 – 70).

Toto zákonné ustanovení dopadá pouze na ty případy, kdy porušením zvláštního právního předpisu je způsobena dopravní nehoda, v jejímž důsledku vznikne hmotná škoda na jiném vozidle nebo jím přepravovaných věcech převyšující zřejmě částku 100.000,-Kč, než v kterém byla tato nehoda způsobena. Pokud tato škoda vznikne výlučně na vozidle, kterým byla tato nehoda způsobena, připadá v úvahu jen spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) citovaného zákona.

V daném případě s ohledem na rozsah poškozených vozidel, jedoucích před žalobcem se jedná o přestupek dle ust. § 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb.

Vzhledem k tomu, že žalovaný ve svém rozhodnutí se vypořádal se všemi námitkami žalobce uvedeném v jeho odvolání proti prvostupňovému správnímu orgánu a tyto námitky žalobce jsou potom zcela shodné s žalobními námitkami uvedenými v žalobě a protože žalovaný velmi podrobným a vyčerpávajícím způsobem v tomto směru své rozhodnutí odůvodnil, Krajský soud v Brně odkazuje na odůvodnění rozhodnutí žalovaného i na jeho argumentaci uvedenou v písemném vyjádření k žalobě, neboť Krajský soud v Brně se s touto argumentací žalovaného v celém rozsahu ztotožňuje.

V tomto směru Krajský soud v Brně odkazuje na judikaturu NSS:

Pokud se žalovaný vypořádal s námitkami žalobce, opakujícími se v žalobě, přílehlavou a vyčerpávající právní argumentaci obsaženou v odůvodnění rozhodnutí, nemusí se soud již k věci duplicitně vyjadřovat, stačí na ni odkázat (viz. usnesení Ústavního soudu II. ÚS 251/2003, třetí strana, třetí odstavec). (Podle rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 27.7.2007, č.j. 30Ca 81/2006 – 21).

Krajský soud v Brně odkazuje ještě na judikát NSS:

Řešení příčinné souvislosti v případech dopravních nehod je jednou z nejdůležitějších otázek z hlediska posouzení viny obviněného, neboť je jedním z předpokladů jeho trestní odpovědnosti. Příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem, je obligatorním znakem objektivní stránky přestupku, a proto je příčinná souvislost objektivní kategorií. Požadavek příčinného vztahu znamená, že určitá osoba může být trestná jen tehdy, jestliže svým

jednáním následek skutečně způsobila. Zejména u dopravních nehod je každý následek výsledkem mnoha příčin. Příčinou je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá okolnost neztrácí svůj charakter příčin jenom proto, že mimo ní vedly k následkům i další příčiny. Pro posouzení zavinění přestupce je důležité, aby jeho jednání bylo z hlediska způsobení následku dostatečně významnou příčinou. Správní orgán má proto povinnost vypořádat se i s povinnostmi druhého účastníka dopravní nehody, pokud jeho jednání může být další příčinou, která způsobila dopravní nehodu.

Jde o citaci z rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 25.9.2009, č.j. 51Ca 10/2008 – 27.

Krajský soud na tento judikát poukazuje z toho důvodu, že bylo prokázáno, že řešením příčin a vzniku předmětné dopravní nehody se správní orgán I. stupně i žalovaný podrobně zabývaly jasně, srozumitelně a přesvědčivě příčinu vzniku dopravní nehody ve svých rozhodnutích zdůvodnily.

Krajský soud v Brně uvádí, že žalovaný ve svém rozhodnutí ze dne 18.8.2011 správně změnil rozhodnutí MěÚ Šlapanice ze dne 21.6.2011, a to tak, že ve výroku o vině v části obsahující ustanovení o použité právní kvalifikaci tak, že na místo posouzení skutku podle ust. „§ 22 odst. 1 písm. i) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů“ **se skutek posuzuje jako přestupek podle „§ 125 c) odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění účinném od 1.8.2011“.**

Takovéto posouzení je správné, neboť prvostupňový správní orgán ve věci rozhodoval 21.6.2011, když rozhodoval správně, podle tehdy platného zákonného ustanovení. Od 1.8.2011 však došlo ke změně, když § 22 zákona č. 200/1990 Sb., byl zrušen, přestupkové jednání, jehož se žalobce dopustil, se však od 1.8.2011 dá posuzovat jako přestupek podle § 125 c) odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., neboť dle tohoto zákonného ustanovení fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písm. a) až j) nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II. tohoto zákona.

Podle § 125 c) písm. f) za přestupek se uloží pokuta od 1.500,-Kč do 2.500,-Kč, jde-li o přestupek podle odst. 1 písm. f) 1-4 **a písm. k).**

Žalovaný také v souladu s tímto zákonným ustanovením postupoval, svůj postup řádně odůvodnil a proto soud na něj odkazuje, neboť se s ním zcela ztotožňuje.

U jednání Krajského soudu v Brně pak zástupce žalobce uvedl, že dle jeho názoru nebyly splněny podmínky řízení, k nimž je třeba přihlížet v každém stádiu řízení, a to ta

podmínka, že rozhodnutí prvostupňového správního orgánu nebylo doručeno i poškozenému, a to majiteli vozidla Mercedes, nebyly tedy dodrženy podmínky řízení a žalovaný tedy nemohl vůbec rozhodnout o odvolání žalobce.

Zástupce žalovaného k této námitce uvedl, že jí pokládá za lichou a nedůvodnou, neboť pokud by byl majitel vozidla Mercedes účastníkem správního řízení před správním orgánem I. stupně, musel by být jako účastník řízení veden i v rozhodnutí MěÚ Šlapanice. Majitel tohoto vozidla však jako účastník ve správním řízení nevystupoval, proto mu nemělo být ani rozhodnutí prvostupňového správního rozhodnutí doručováno.

Ze správního spisu bylo skutečně zjištěno, že účastníkem správního řízení majitel vozidla Mercedes nebyl, otázka náhrady škody týkající se poškození vozidla Mercedes nebyla ve správním řízení týkající se přestupkového jednání žalobce vůbec řešena, a proto soud tuto námitku zástupce žalobce u jednání Krajského soudu v Brně pokládá rovněž za lichou a nedůvodnou.

Ze všech shora uvedených důvodů soud tedy rozhodl tak, že žalobu žalobce jako nedůvodnou ve smyslu ust. § 78 odst. 7 soudního řádu správního (dále jen „s.ř.s.“) zamítl.

Pokud jde o náklady řízení, žalobce ve věci neměl úspěch, žalovanému správnímu orgánu kromě běžné úřednické činnosti žádné náklady řízení nevznikly.

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 u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, ve dvojím vyhotovení. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 29. února 2012

JUDr. Jana Kubenová, v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Marie Šeregelyová