



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Petry Venclové, Ph.D. a soudců JUDr. Aleše Korejtky a Mgr. Ondřeje Bartoše v právní věci

žalobce: **M. U.**
zastoupený advokátem JUDr. Martinem Týlem
sídlem Škroupova 561, 530 03 Pardubice

proti
žalovanému: **Ředitel Krajského ředitelství policie Pardubického kraje**
sídlem Na Spravedlnosti 2516, 530 48 Pardubice

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 7. 2022, č. j. X

takto:

- I. **Žaloba se zamítá.**
- II. **Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím žalovaného uvedeným v záhlaví tohoto rozsudku bylo podle § 190 odst. 8 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů (dále jen „zákon o služebním poměru“) a § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“) zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí ředitele územního odboru Ústí nad Orlicí, Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ve věcech kázeňských ze dne 21. 4. 2022, č. j. X (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).

Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Uvedeného přestupku se žalobce podle správních orgánů dopustil tím, že dne 17. 1. 2022 v 19:00 hod na silnici I/43 u železničního přejezdu P 4175 v obci Červená Voda, jako řidič soukromého vozidla X, registrační značky X, jehož je vlastníkem, nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu pozemní komunikace při jízdě do mírného stoupání, a i přes intenzivní brzdění vjel na zmíněný železniční přejezd, kde byla dána výstraha dvěma střídavými přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení se sklopenými závory, a projel na druhou stranu přejezdu. Při průjezdu drážním tělesem narazil pravou částí vozidla, ve směru jízdy, do sklopené závory. Tímto jednáním žalobce porušil § 4 písm. a) a b), § 18 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. a), b) a c) zákona o silničním provozu. Za spáchaný přestupek byl žalobci podle § 51 odst. 1 písm. e) a § 51 odst. 1 písm. g) zákona o služebním poměru uložen kázeňský trest zákazu činnosti (zákaz řízení motorových vozidel) na dobu 1 měsíce a pokuta ve výši 2 500 Kč.

2. Žalobce napadl rozhodnutí žalovaného včasně podanou žalobou podle ust. § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“). Podle žalobce nebyl skutkový stav zjištěn bez jakýchkoliv pochybností, nemá oporu ve spise a vyžaduje rozsáhlé doplnění ve smyslu ust. § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s.
3. Konkrétně žalobce namítal, že správní orgány nezjišťovaly skutečnou rychlost jízdy vozidla. Žalovaný podle žalobce vychází výhradně z následku, tj. vjetí na přejezd, a z tohoto dovozuje, že došlo k porušení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Takový postup je podle žalobce v rozporu s rozhodnutími Nejvyššího soudu ze dne 14. 3. 2018, č. j. 8 Tdo 63/2018 a ze dne 6. 9. 2001, č. j. 3 Tz 182/2001 (rozhodnutí Nejvyššího soudu jsou dostupná na www.nsoud.cz). Na základě uvedené judikatury je nutné zkoumat veškeré okolnosti tvrzeného porušení právních předpisů, zejména stav pozemní komunikace, včetně opatření učiněných k zajištění sjízdnosti, povětrnostní podmínky a rychlost jízdy vozidla. Žalobce v této souvislosti připomněl, že v průběhu správního řízení opakovaně navrhoval provedení důkazu znaleckým posudkem k posouzení průběhu jízdy vozidla včetně jeho rychlosti. Žalovaný však tento důkaz neprovedl s poukazem na to, že v daný den došlo v dané lokalitě pouze k jediné dopravní nehodě, proto rychlost a způsob jízdy vozidla bylo možné přizpůsobit stavu pozemní komunikace. Žalobce s tímto závěrem nesouhlasí, neboť pokud daným místem neprojížděl vlak a nebyly sklopeny závory, jiná vozidla neměla důvod před železničním přejezdem brzdit a stav pozemní komunikace se tak na jejich jízdě vůbec neprojevil. I pokud by některé vozidlo před železničním přejezdem brzdilo a dostalo se do smyku, v okamžiku, kdy nebyly sklopeny závory, nemohlo dojít k neoprávněnému vjetí na přejezd.
4. Rovněž podle žalobce nebylo bez jakýchkoliv pochybností zjištěno, jaké povětrnostní podmínky panovaly v daném místě a čase. Žalobce v průběhu řízení navrhoval vyžádání zprávy týkající se počasí daného dne pro obec Červená Voda u Českého hydrometeorologického ústavu (dále jen „ČHMÚ“). Ani tento důkaz nebyl proveden s poukazem na to, že v Červené Vodě se sice meteorologická stanice nachází, neprovozuje ji však ČHMÚ, přičemž údaje ze stanice Králíky jsou plně použitelné i pro obec Červená Voda. Ani s tímto závěrem žalobce nesouhlasí, neboť vzdálenost mezi oběma místy činí cca

5 km a s ohledem na specifické místní podmínky bývá počasí v obci Králíky a v obci Červená Voda zcela odlišné. Mimoto dopravní značka *konec chemického posypu* umístěná cca 40 metrů před železničním přejezdem podle žalobce nevypovídá o zhoršení sjízdnosti pozemní komunikace, upozorňuje pouze na to, že v daném místě končí chemický posyp. Je však obvyklou praxí, že v místě, kde nelze provádět chemický posyp, se provádí ošetřování komunikace interním posypem, což také žalobce předpokládal. Žalobce je rovněž toho názoru, že neprovedením dalšího navrženého důkazu výsledkem zaměstnance společnosti SOVIS CZ, nebylo zjištěno, jakým způsobem byla údržba pozemní komunikace provedena. Výpis o pohybu vozidla ze záznamu GPS přitom nepovažuje za dostačující, neboť prokazuje pouze to, že se vozidlo v určitém místě a čase pohybovalo, nikoli zda fakticky docházelo k údržbě pozemní komunikace.

5. Dále žalobce namítl absenci zavinění, a to i zavinění ve formě nevědomé nedbalosti, a jednání tak podle něho není přestupkem. Vozidlo vjelo na železniční přejezd nezávisle na jeho vůli. O snaze vjetí na železniční přejezd zabránit svědčí podle žalobce i to, že vozidlo narazilo do sklopené závory pravým bokem, tedy v situaci, kdy se snažil stočit vozidlo tak, aby nedošlo ke vjetí přejezd. Jde-li konkrétně o nedbalost nevědomou, žalobce poukazuje na to, že vyvinul maximální možnou opatrnost, když s ohledem na stav pozemní komunikace, zimní období a jízdu v obci, jel rychlostí výrazně nižší než 50 km/h. Žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 10. 2012, č. j. 1 As 150/2012-33 (rozsudky správních soudů jsou dostupné na www.nssoud.cz), podle kterého zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“) zakládá odpovědnost za přestupky spáchané z nevědomé nedbalosti na možnosti předvídat způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem. Žalobce je přesvědčen, že v daném případě nemohl předvídat náhlou změnu stavu pozemní komunikace a že ani z velmi nízké rychlosti nebude schopen vozidlo zastavit. Podle žalobce nestačí prosté vjetí na železniční přejezd, ale je nutné posuzovat, zda k vjetí na železniční přejezd došlo nezávisle na vůli dotčené osoby či nikoliv. Pak by totiž přestupkem byly i situace, kdy by vozidlo v zákonem zakázaných případech vjelo na železniční přejezd např. z důvodu zdravotní indispozice řidiče či vytlačení jiným vozidlem.
6. Na základě výše uvedeného žalobce navrhl, aby soud zrušil jak žalované rozhodnutí, tak rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Současně navrhl provedení výše zmíněných důkazů, které nebyly provedeny ve správním řízení.
7. Žalovaný uvedl, že byly naplněny požadavky žalobcem uvedené judikatury Nejvyššího soudu. Bylo prokázáno, že si byl žalobce vědom zhoršení stavu sjízdnosti pozemní komunikace, a současně si byl vědom vážnosti možného porušení či ohrožení zájmu chráněného zákonem při vjetí vozidla na železniční přejezd.
8. Žalovaný doplnil, že provedení znaleckého posudku k otázce rychlosti jízdy bylo v daném případě nadbytečné, neboť skutkový stav věci byl zjištěn bez důvodných pochybností, a to na základě dostatečných podkladů. Navíc rychlost jízdy žalobce nebyla rozporována. Není relevantní, zda žalobce jel rychlostí nižší než 50 km/h, neboť řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit požadavkům stanovených v ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Nepostačuje tedy pouhé splnění rychlostního limitu pro jízdu v obci. Z veřejně dostupného jízdního řádu lze navíc zjistit, že mezi obcemi Červená Voda a Králíky jezdí osobní vlak přes dotčený železniční přejezd v intervalu zhruba každé hodiny, lze tedy

důvodně předpokládat, že žalobce nebyl jediným řidičem, který v daný den musel před železničním přejezdem zastavit. Podle zprávy obchodní společnosti SOVIS CZ, člena sdružení, které udržuje pozemní komunikace I. třídy v Pardubickém kraji, ze dne 15. 2. 2022, byly v místě nehody celý den obdobné podmínky bez nepředvídatelných změn stavu povrchu vozovky.

9. Ze zprávy ČHMÚ ze dne 24. 1. 2022 pak podle žalovaného jednoznačně vyplývá, že přímo v obci Červená Voda nejsou prováděna meteorologická a klimatologická měření. Žalovaný netvrdil, že stanice v Červené Vodě není provozována ČHMÚ, pouze uvedl, že tato stanice neposkytuje komplexní meteorologická a klimatologická měření, která jsou zásadní pro posouzení klimatologické situace v místě nehody, ale jedná se toliko o stanici hlásné a předpovědní povodňové služby monitorující pouze průběh srážek. Žalovaný odmítá zpochybnění použitelnosti údajů meteorologické stanice ve městě Králíky pro obec Červená Voda (specificky okrajovou část obce Červená Voda ve směru na město Králíky), když se obě obce nachází v obdobné nadmořské výšce. Navíc pokud by měl ČHMÚ pochybnosti o uplatnitelnosti zaslaných klimatologických údajů, jistě by je v zaslané zprávě ze dne 24. 1. 2022 zmínil.
10. Žalovaný trvá na tom, že žalobce s ohledem na místní meteorologické podmínky musel a měl vědět, že je zde vyšší riziko vzniku smyku a měl tak při přibližování k železničnímu přejezdu svou jízdu a rychlost přizpůsobit dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Žalobce sám v úředním záznamu o podání vysvětlení přiznal, že se mu komunikace při cestě zpět do obce Dolní Orlice zdála uklouzaná, tedy mohl a měl předpokládat možnost smeknutí vozidla. Žalovaný zdůraznil riziko vážného porušení právem chráněných zájmů při eventuálním střetu vozidla žalobce s vlakovou soupravou, ke kterému nedošlo jen shodou okolností (nikoliv zásahem žalobce). V důsledku takové události přitom mohlo dojít k ohrožení života a zdraví nejen žalobce a jeho nezletilého syna, ale rovněž i osob cestujících ve vlaku. Relevantní je rovněž i riziko vzniku značné škody na majetku správce železniční dopravní cesty a provozovatele železniční dopravy. V případech, kdy by vozidlo vjelo na železniční přejezd v zákonem zakázaných případech v důsledku vytlačení jiným vozidlem či zdravotní indispozice řidiče, by nebyla naplněna subjektivní stránka přestupku. Dále žalovaný doplnil, že není rozhodující, zda řidič vozidla tímto jednáním fakticky způsobí nebezpečí nebo poruchu právem chráněných zájmů, jako je tomu v případě trestných činů obecného ohrožení a obecného ohrožení z nedbalosti podle § 272 a § 273 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku.
11. Ze správního spisu krajský soud zjistil následující rozhodné skutečnosti. Na základě předání věci ze dne 16. 2. 2022, č. j. X bylo dne 22. 2. 2022 zahájeno kázeňské řízení týkající se jednání, které má znaky přestupku spočívajícího v jednání popsáném v bodě 1 odůvodnění tohoto rozsudku. Z úředního záznamu o podání vysvětlení ze dne 17. 1. 2022, č. j. X vyplývá, že žalobce dne 17. 1. 2022 jel ve svém volnu svým soukromým vozidlem z obce Dolní Orlice do obce Červená Voda vyzvednout svého syna. Z dálky cca 100m viděl blikající červená světla na železničním přejezdu a sklápějící se závory. Při přibližování k železničnímu přejezdu začal brzdit, nicméně vozidlo na brzdění nereagovalo. Ve chvíli, kdy žalobce viděl, že vozidlo před přejezdem nezastaví, strhl řízení vlevo, aby došlo k co nejmenšímu poškození závory. Tím došlo ke střetu vozidla se závorou. Ve spise je dále založen protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 17. 1. 2022, plánek dopravní nehody ze dne 17. 1. 2022, zpráva ČHMÚ ze dne 24. 1. 2022 týkající se klimatologických

údajů ke dni 17. 1. 2022 a vyjádření společnosti SOVIS CZ ke stavu komunikace ze dne 15. 2. 2022. Dále krajský soud zjistil, že se dne 14. 3. 2022 a 7. 4. 2022 ve věci konala ústní jednání za přítomnosti žalobce. Dne 21. 4. 2022 vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí, kterým uznal žalobce vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona o silničním provozu. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, které bylo žalovaným rozhodnutím zamítnuto.

12. Krajský soud přezkoumal žalované rozhodnutí bez nařízení jednání (§ 51 odst. 1 s. ř. s.) v mezích žalobních bodů podle skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí správních orgánů (§ 75 odst. 1, 2 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
13. Předně krajský soud považuje za vhodné připomenout, že povinnost posoudit všechny žalobní námitky neznamená, že je krajský soud povinen reagovat na každou dílčí argumentaci a tu obsáhle vyvrátit, když jeho úkolem je vypořádat se s obsahem a smyslem žalobní argumentace (srov. rozsudek NSS ze dne 3. 4. 2014, č. j. 7 As 126/2013-19). Nelze proto bez dalšího uzavřít, že absence odpovědi na ten či onen argument žalobce v odůvodnění žalovaného rozhodnutí (či rozhodnutí soudu) způsobuje nezákonnost rozhodnutí či dokonce jeho nepřezkoumatelnost. Takovýto přístup by totiž mohl vést zejména u velmi obsáhlých podání až k absurdním důsledkům a k porušení zásady efektivy a hospodárnosti řízení. Podstatné je, aby se správní soud vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008-13).
14. Rovněž je třeba uvést, že není smyslem soudního přezkumu stále dokola podrobně opakovat již jednou vyřčené, a proto se soud může v případě shody mezi názorem soudu a odůvodněním žalobou napadeného rozhodnutí odkazovat na toto odůvodnění (srov. např. odůvodnění rozsudku NSS ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs 85/2005-130 publikovaný pod číslem 10350/2007 Sb. NSS, či rozsudky rozšířeného senátu ze dne 2. 7. 2007, č. j. 4 As 11/2006-86 a ze dne 29. 5. 2013, č. j. 2 Afs 37/2012-47). Ostatně v této souvislosti konstatoval i Ústavní soud v nálezu ze dne 10. 11. 2020, sp. zn. III. ÚS 1889/20, že „[ú]kolem obecného soudu, který vypořádává jednotlivé stížnostní námitky, není na každou z nich reagovat tím způsobem, že zopakuje argumentaci učiněnou jinými orgány veřejné moci v odůvodnění přezkoumávaného rozhodnutí, případně ji převypráví „vlastními slovy“. Pokud uplatněné stížnostní námitky nepřesahují rozsah námitek, které tyto orgány ve svých rozhodnutích dostatečně přesvědčivě a logicky vyřešili již dříve a soud vykonávající přezkum se s jejich hodnocením plně ztotožňuje, nedává rozumný smysl, aby již učiněné závěry znovu opakoval“ (rozhodnutí ÚS jsou dostupná na www.nalus.usoud.cz).
15. Podle ust. § 4 písm. a) a b) zákona o silničním provozu: *Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, a řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.*

16. Podle ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu: *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.*
17. Podle ust. § 28 odst. 3 zákona o silničním provozu: *Ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km.h. Při přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění.*
18. Podle ust. § 29 odst. 1 písm. a), b) a c) zákona o silničním provozu: *Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dáována výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dáována výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory.*
19. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bodu 9 a písm. k) zákona o silničním provozu: *Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, a jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*
20. Nyní k samotnému soudnímu přezkumu.
21. V dané věci bylo rozhodující posoudit zákonnost postupu správních orgánů při zjišťování skutkového stavu a jeho právní kvalifikaci ve vazbě na skutečnost, zda žalobce před střetem se závorou dostatečně přizpůsobil rychlost jízdy okolnostem vymezených zákonem, popř. jiným okolnostem, které mohly být z jeho strany rozumně předvídaný.
22. Z vyjádření společnosti SOVIS CZ ze dne 15. 2. 2022 vyplývá, že po úseku Králíky – Jablonné nad Orlicí v době od 12:05 do 22:45 hodin jezdilo kmenové vozidlo údržby této společnosti, které tento úsek pravidelně prohrnovalo a sypalo. V den dopravní nehody bylo k údržbě úseku komunikace I/43 Králíky – Červená Voda vysláno posilové vozidlo v době od 15:08 do 16:30 hodin. Podle záznamů GPS vozidel údržby bylo místo dopravní nehody ošetřeno v 17:52 hodin směrem na obec Dolní Lipka a v 19:15 hodin směrem na obec Červená Voda. Z vyjádření rovněž vyplývá, že komunikace byla v době dopravní nehody ošetřena chemickým posypem s možnou vrstvou rozbředlého sněhu. I podle protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 17. 1. 2022 pak byla pozemní komunikace v místě dopravní nehody posypaná (rovněž viz str. 3 žalovaného rozhodnutí).
23. Pro posouzení věci je rovněž podstatné sdělení ČHMÚ ze dne 24. 1. 2022, podle kterého byla dne 17. 1. 2022 v 10:38 hod vydána výstraha pro všechny kraje ČR na silný vítr (s platností od 17. 1. 2022 10:37 hod do 17. 1. 2022 19:00 hod) včetně doporučení dbát zvýšené opatrnosti při pohybu venku a při řízení vozidel. Též bylo upozorněno na možné komplikace v dopravě. Vzhledem k tomu, že výstraha platila téměř po celý den, má krajský soud za to, že se v čase nehody nejednalo o náhlou změnu poměrů, jak tvrdí žalobce. Ačkoli informaci o vydání výstrahy správní orgán výslovně nezmnínil v odůvodnění svého rozhodnutí, žalobce měl možnost se s touto informací, kterou byl

proveden důkaz, seznámit, neboť mu byly předloženy podklady pro vydání rozhodnutí obsahující mimo jiné právě předmětné sdělení ČHMÚ (viz záznam o ústním projednání jednání, které má znaky přestupku ze dne 14. 3. 2022 na č. l. 22 správního spisu a ze dne 7. 4. 2022 na č. l. 33 správního spisu). Navíc o tom, že situace byla v místě dopravní nehody po celý den stejná a nejednalo se o nepředvídatelnou změnu stavu povrchu komunikace, svědčí i již zmíněné vyjádření společnosti SOVIS CZ: „[t]ato situace byla v místě nehody celý den 17. 1. 2022 a nejednalo se o nepředvídatelnou změnu stavu povrchu.“

24. Jde-li konkrétně o námitku týkající se zjištění skutečné rychlosti jízdy vozidla před střetem se závorou, krajský soud má za to, že v daném případě nebylo nutné znát přesnou rychlost vozidla. Jak již uvedl žalovaný, a jak je stanoveno zákonem, 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. Nadto i ust. § 28 odst. 1 zákona o silničním provozu ukládá řidiči povinnost počínat si před železničním přejezdem zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. Nepostačuje tedy pouhé splnění rychlostního limitu pro jízdu v obci, neboť význam rychlostního limitu na pozemní komunikaci nespočívá v tom, že řidič může jet touto rychlostí za všech okolností, jedná se o maximální povolenou rychlost. Rychlostní limit 50 km/h ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem podle § 28 odst. 3 silničního zákona se přitom vztahuje pouze na případ, kdy svítí bílá signalizační světla, u žalobce se však jednalo o situaci, kdy ze vzdálenosti cca 100 m již viděl, že svítí červená signalizační světla. Není tedy rozhodné, zda jel žalobce, podle svého vyjádření, výrazně nižší rychlostí než 50 km/h. Žalobce měl jet takovou rychlostí, aby byl schopen reagovat na nastalou dopravní situaci. Na tom nic nemění ani umístění dopravní značky *konec chemického posypu*. Očekávání žalobce, že pozemní komunikace budou v lednu, za situace, kdy se v bezprostředním okolí komunikace nacházela souvislá vrstva sněhu a uprostřed jízdního pruhu rozbředlý sníh (viz protokol o nehodě v silničním provozu ze dne 17. 1. 2022), natolik upraveny (dle žalobce měl být použit inertní posyp), aby byly bezproblémově sjízdné, ho nezavazuje povinnosti jet natolik obezřetně a takovou rychlostí, aby byl schopen reagovat na vzniklou situaci, a předvídat, že se v zimním období může vyskytnout náledí. Žalobce přitom při ústním jednání dne 14. 3. 2022 uvedl, že začal brzdit přibližně až 35 m před železničním přejezdem, přičemž blikající červená signalizační světla viděl už na vzdálenost 100 m (objekt Kartáčoven s. r. o.) před přejezdem: „Když jsem se blížil k železničnímu přejezdu na vzdálenost cca 35 metrů, odhaduji, tak jsem začal brzdit.“ To vše za situace, kdy byla pro celé území ČR vydána výstraha ČHMÚ ohledně silného větru a nutnosti dbát zvýšené opatrnosti při řízení vozidel a při zřetelném vyznačení konce chemického posypu, kdy si žalobce měl být vědom toho, že povrch vozovky může v důsledku jiného způsobu údržby vykazovat jiné parametry, které mohou mít vliv na ovladatelnost vozidla. I bez znalosti přesné rychlosti vozidla tak lze na základě výše uvedeného učinit závěr, že tato rychlost vozidla žalobce byla nepřiměřená dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které bylo možno předvídat (změna charakteru povrchu vozovky a působení na ovladatelnost vozidla v důsledku změny způsobu úpravy vozovky), jak stanoví ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Provádět znalecké dokazování v tomto směru by bylo nadbytečné a v rozporu se zásadou hospodárnosti řízení, neboť by nemohlo přinést další objasnění skutkového základu věci. Pro úplnost lze dodat, že odkaz žalovaného na

skutečnost, že v daný den došlo v dané lokalitě pouze k jediné dopravní nehodě, proto rychlost a způsob jízdy vozidla bylo možné přizpůsobit stavu pozemní komunikace, nebyl stěžejním argumentem žalovaného pro neprovedení důkazu znaleckým posudkem, žalovaný totiž argumentoval obdobně jako shora krajský soud.

25. Nelze souhlasit ani s tím, že žalovaný vycházel toliko z následku, tj. vjetí na železniční přejezd, aniž by se zabýval dalšími okolnostmi. Žalovaný se dostatečně zabýval i tím, zda danému následku žalobce mohl zabránit, resp. zda mohl předvídat okolnosti rozhodné pro přizpůsobení rychlosti jízdy vozidla. Žalovaný zohlednil stav pozemní komunikace, povětrnostní podmínky, vlastnosti vozidla, i osobní poměry žalobce.
26. Ani námitka žalobce týkající se absence zavinění není důvodná. To, zda vozidlo vjelo na železniční přejezd nezávisle na vůli žalobce, není pro daný případ relevantní. Jak již uvedl žalovaný, podle ust. § 15 zákona o odpovědnosti za přestupky platí, že k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. V nyní posuzovaném případě není sporu o tom, že žalobce neměl v úmyslu vjet na železniční přejezd. Žalobce však má za to, že nelze dovodit ani zavinění ve formě nedbalosti, a to jak vědomé, tak nevědomé. Zde je důležité uvést, že zavinění z nedbalosti je založeno pouze na složce vědění (vědomostní) a složka vůle, na rozdíl od zavinění ve formě úmyslu, chybí. Není proto relevantní, zda k vjetí na železniční přejezd došlo nezávisle na vůli žalobce. Relevantní naopak je, zda žalobce věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že tento zájem neporuší nebo neohrozí (nedbalost vědomá) nebo zda žalobce nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ačkoli to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (nedbalost nevědomá). Krajský soud na tomto místě uzavírá, že žalobce, vzhledem k okolnostem popsaným výše a svým osobním poměrům, vědět měl a mohl, že je zde vyšší riziko vzniku smyku a měl tak při přibližování k železničnímu přejezdu svou jízdu a rychlost přizpůsobit dopravně technickému stavu pozemní komunikace v souladu se zákonem o silničním provozu.
27. Pokud jde o ostatní důkazní návrhy žalobce, a to o provedení důkazu výsledkem zaměstnance společnosti SOVIS CZ a.s, a zprávou ČHMÚ týkající se počasí daného dne pro obec Červená Voda, ty soud shledal rovněž nadbytečnými, neboť s ohledem na shora vyloženou argumentaci soudu nemohou přinést další objasnění skutkového základu věci. Navíc jde-li o použitelnost závěrů meteorologické stanice Králíky i pro obec Červená Voda, krajský soud souhlasí s hodnocením žalovaného, neboť přímo v obci Červená Voda nejsou prováděna meteorologická a klimatologická měření, ale jedná se toliko o stanici hlásné a předpovědní povodňové služby monitorující pouze průběh srážek. Obě obce se nachází v obdobné nadmořské výšce a v relativně blízké vzdálenosti. Tedy krajský soud konstatuje, že povětrnostní podmínky byly v daném případě dostatečně zjištěny. Nadto byly dostatečně popsány i ve vyjádření společnosti SOVIS CZ a vyplývají rovněž z již zmíněné výstrahy ČHMÚ, které žalobce jako řidič náležitě nedbal.
28. Nelze se přiklonit ani ke zpochybnění závěrů vyplývajících z výpisu o pohybu vozidla ze záznamu GPS. Žalobce neuvedl žádná konkrétní tvrzení, která by byla způsobila zpochybnit, že fakticky docházelo k údržbě pozemní komunikace, a zpochybnit tak věrohodnost tohoto důkazu. S ohledem na obsah správního spisu, na skutečnost, že správní

orgány zhodnotily každý důkaz jednotlivě i ve vzájemné souvislosti, a vzhledem k řádnému odůvodnění napadeného rozhodnutí, krajský soud nemá důvod jakkoli zpochybňovat závěry žalovaného.

29. Krajský soud tedy uzavírá, že považuje za prokázané, že byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti a tento byl řádně právně kvalifikován, proto žalobu jako nedůvodnou zamítl podle ust. § 78 odst. 7 s. ř. s.
30. O náhradě nákladů řízení rozhodl krajský soud podle zásady úspěchu ve věci zakotvené v ust. § 60 odst. 1, 7 s. ř. s., když žalobce nebyl v soudním řízení úspěšný a žalovanému jako správnímu orgánu nevznikly takové náklady soudního řízení, které by přesahovaly rozsah jeho běžné úřední činnosti (viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014-47, č. 3228/2015 Sb. NSS, běžnou úřední činnost by přesahovaly zejména náklady správního orgánu vynaložené na obranu proti žalobám zjevně šikanózním, viz např. rozsudky NSS ze dne 8. 3. 2012, čj. 2 As 45/2012-11, ze dne 26. 10. 2011, čj. 7 As 101/2011-66, č. 2601/2012 Sb. NSS).

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům řízení.

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. 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 nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v ust. § 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 Pardubicích dne 21. prosince 2022

JUDr. Petra Venclová, Ph.D., v. r.
předsedkyně senátu

