



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudcem JUDr. Martinem Láníčkem ve věci

žalobce: M. Š.

proti

žalovanému: Krajský úřad Moravskoslezského kraje
sídlem 28. října 2771/117, 702 18 Ostrava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. března 2023, č. j. MSK 39938/2023, ve věci
přestupku

takto:

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

Odůvodnění:

1. Rozhodnutím ze dne 6. 1. 2023, čj. MEJA 391/2023, uznal Městský úřad Jablunkov (dále též jen „správní orgán prvního stupně“) žalobce vinným, že dne 30. 1. 2022 v 18:00 hod v obci Návsí na silnici I. třídy č. 11 na mostu č. 11-186 při řízení osobního automobilu identifikovaného ve výroku ve směru jízdy od Třince na hraniční přechod Svrčinovec v rozporu s § 18 odst. 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, předpokládanému stavebnímu a dopravně

technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které lze předvídat, a vjel do výmolu, který byl označen přenosným svislým dopravním značením s tím, že v důsledku vjetí do výmolu došlo k hmotné škodě na vozidle. Uvedeným jednáním se měl žalobce dopustit z nedbalosti přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za který mu byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč. Současně správní orgán prvního stupně odkázal poškozenou V4 Legal s.r.o., advokátní kancelář, s nárokem na náhradu škody na soud. Proti prvostupňovému rozhodnutí ze dne 6. 1. 2023 podal žalobce odvolání, které žalovaný rozhodnutím identifikovaným v záhlaví tohoto rozsudku (napadené rozhodnutí) zamítl a odvoláním napadené rozhodnutí potvrdil.

2. Žalobce podal proti (napadenému) rozhodnutí dne 26. 5. 2023 včasnou žalobu, ve které navrhoval jeho zrušení a vrácení věci žalovanému k dalšímu řízení. Žalobce v žalobě uplatnil 4 žalobní body. V prvním namítal, že se nemohl výtlukům vyhnout, ve druhém jejich nesprávné označení, ve třetím namítal porušení zásady materiální pravdy a v posledním porušení zásady legitimního očekávání.
3. V rámci prvního žalobního bodu žalobce žalovanému vytýkal, že se nevypořádal s jeho argumentací ohledně nemožnosti vyhnout se výtlukům. Žalobce nesouhlasí se závěrem žalovaného, podle kterého měl snížit rychlost na 70 km/hod na základě varování před nebezpečím a v žalobě namítl, že se jednalo o silnici 1. třídy, na které je nejvyšší dovolená rychlost 90 km/hod a jízda o rychlosti 70 km/hod by byla vzhledem k plynulosti dopravy a vyvarování se ohrožení dopravy nebezpečná, jelikož se jedná o velmi frekventovanou silnici, která má jeden jízdní pruh v každém směru. Žalobce rovněž nesouhlasí s argumentací žalovaného, podle které neměl jezdit po silnici 1. třídy „limuzínou“ s nízkoprofilovými pneumatikami a měl vozidlo zastavit a výtluky objet. Prudké zastavení vozidla by podle žalobce mohlo způsobit mnohem vážnější nehodu vzhledem k tomu, že za žalobcem jela další auta. Žalobce vyjádřil přesvědčení, že přizpůsobil svou rychlost stavu komunikace a povětrnostním podmínkám. Správní uvážení žalovaného, že tomu tak nebylo, nepovažuje za správné. Výtluky navíc nešlo vidět vzhledem ke sklonu vozovky a k tomu, že byla tma a silnice byla mokrá. Výtluky proto splývaly s vozovkou a z pohledu řidiče je nešlo vidět, ani kdyby jel rychlostí 10 km/hod. Podle žalobce se žalovaný rovněž nevypořádal s tím, že výtluky nebyly řádně označeny. Dopravní značka „A7a“ se nacházela 650 metrů od výtluku a pokud vlastník (resp. správce silnice) věděl o tom, že se 650 metrů od značky nachází výtluk tak velkých rozměrů, měl značku opatřit tabulkou „E3a“ s udáním skutečné vzdálenosti, a nebo doplnit tabulkou „E4“ se skutečnou délkou úseku. Umístění tabulky „E4“ s délkou úseku 10 km je v takovém případě podle žalobce nebezpečným počínáním vlastníka, jelikož značka „A7a“ v takovém případě ztrácí smysl. Podle žalobce se žalovaný ani dostatečně nevypořádal s námitkou porušení zásady legitimního očekávání (§ 2 odst. 4 správního řádu) a odmítl se zabývat zprávou o šetření Veřejného ochránce práv, ve které veřejný ochránce práv dovozuje, že ne každý střet vozidla s překážkou je důsledkem porušení povinnosti řidiče. Obdobný závěr vyplývá také z rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 31. 5. 2016, sp. zn. III. ÚS 2065/15. Žalovaný se podle žalobce rovněž dostatečně nevypořádal se závěry vyslovenými v rozhodnutích Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2101/2000, podle kterého dopravní značení upozorňující na několikakilometrový úsek, kde hrozí vznik nebezpečí, není upozorněním na aktuální výskyt konkrétní závady ve sjízdnosti a ze dne 30. 6. 2003, sp. zn. 25 Cdo 1495/2003, podle kterého jsou hluboké výtluky natolik závažné, že

řidič nemůže předvídat tak vážnou závadu ve sjízdnosti jízdy ano tehdy, přizpůsobí-li způsob jízdy špatnému stavu komunikace.

4. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. Ve svém vyjádření odkázal především na odůvodnění napadeného rozhodnutí s tím, že žaloba kopíruje námitky uplatněné již v odvolání, se kterými se žalovaný vypořádal. Žalovaný zdůraznil, že není nijak zpochybňováno, že se výtluky na vozovce nacházely, když byly bezprostředně po dopravní nehodě ohledány a zdokumentovány. Spor je pouze o jejich řádné označení. Podle žalovaného bylo podrobně odůvodněno, že žalobce byl na výtluky řádně upozorněn, a to postupně třemi dopravními značkami, tedy se mohl a měl výtlukům vyhnout, např. zásadním snížením rychlosti jízdy. Argument, že jízda rychlostí nižší než 70 km/h byla v daném místě nebezpečná, považuje žalovaný za absurdní. Žalovaný má za to, že byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti a žalobce neuvádí, jaké další důkazy měly podle něj správní orgány opatřit. Současně vina žalobce nebyla dovozována pouze ze samotné skutečnosti, že došlo k dopravní nehodě, nýbrž na základě řádného hodnocení všech provedených důkazů.
5. Krajský soud v Ostravě přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů v souladu s § 75 odst. 2 zákona číslo 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného; o věci rozhodl krajský soud bez jednání v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. [žalovaný s tímto postupem souhlasil a žalobce se k výzvě soudu obsahující doložku souhlasu podle § 51 odst. 1 (věty druhé) s. ř. s. nevyjádřil].
6. Rozhodující skutkové okolnosti zjišťoval krajský soud ze správního spisu, když žádné jiné důkazní návrhy ani nebyly v žalobě označeny. Podává se z něj, že policejní orgán oznámil dne 4. 3. 2022 správnímu orgánu prvního stupně podezření ze spáchání přestupku, kterého se měl dopustit žalobce dne 30. 1. 2022 v 18:00 hod. tím, že se při jízdě automobilem v obci Návsí ve směru na hraniční přechod Svrčinovec nechoval ohleduplně a ukázněně a nepřizpůbil svou rychlost zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled a pravými koly vjel do výmolu, který byl označen přenosnou dopravní značkou „A7a“ (nerovnost vozovky) s dodatkovou tabulí „E4“ a nápisem 10 km a přenosnou svislou dopravní značkou „A22“ (jiná nebezpečí). Součástí postoupeného spisového materiálu je také vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ze dne 15. 2. 2022, ve kterém se uvádí, že s ohledem na klimatické podmínky a stavební stav komunikace nebylo možno závadu odstranit, ale tato byla předepsaným způsobem označena, a to dopravní značkou A7a, která byla osazena před mostem ev. č. 11-186 v km 339,323 v katastru obce Návsí. Žalobce se vyjádřil k věci nejprve před policejním orgánem, kdy uvedl, že výmol nebyl řádně označen (viz úřední záznam ze dne 27. 2. 2022) a poté písemným podáním ze dne 27. 9. 2022 adresovaným správnímu orgánu prvního stupně, ve kterém uvedl, že s obviněním nesouhlasí a žádného přestupku se nedopustil. Zdůraznil, že hluboká a velká díra, do které najel, nebyla řádně označena a takto nebezpečnou díru nebylo možné předvídat. Nelze předvídat, jak má řidič přizpůsobit rychlost jízdy (jakou rychlostí má jet), aby přejetím díry vozidlo nepoškodil. Dopravní značka A7a („nerovnost vozovky“) byla podle žalobce umístěna ve vzdálenosti pouhých 8 až 10 metrů od místa výtluku a na tak nebezpečnou díru v místě s nejvyšší povolenou rychlostí 90 km/h nelze na 10 metrech v zimním období a za tmy včas reagovat. Téhož dne

proběhlo ústní jednání, při kterém žalobce zopakoval, že díra nebyla řádně označena a značka byla zhruba 5 metrů před dírou. Následně prvostupňový správní orgán rozhodl o vině žalobce, jak shora uvedeno. K námitkám žalobce správní orgán mimo jiné uvedl, že podle fotografií pořízených policií a podle webové aplikace Mapy.cz byly dopravní značky „A22-Jiná nebezpečí“ a „A7a-nerovnost vozovky“ s dodatkovou tabulkou „E4 - délka úseku s nápisem 10 km“ umístěny asi 1,2 km a dopravní značka „A7a - nerovnost vozovky“ asi 650 m před místem dopravní nehody. Řidič tak byl o nerovnostech na vozovce informován. K odvolání žalobce rozhodoval ve věci žalovaný, který odvolání zamítl a napadené prvostupňové rozhodnutí potvrdil. K odvolacím námitkám se v odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že na existující závady v technickém stavu vozovky (výtluky) byli řidiči upozorněni přenosným dopravním značením A22 „Jiné nebezpečí“, za kterým následovala dopravní značka A7a „Nerovnost vozovky“ s dodatkovou tabulkou E4 „Délka úseku“ 10 km. Za tímto dopravním značením (mezi protihlukovými stěnami nacházejícími se před mostem přes řeku Olši) se nacházelo přenosné dopravní značení A7a „nerovnost vozovky“. Všechna dopravní značení jsou řádně čitelná, ničím zakrytá. Z první dopravní značky označující úsek nebezpečí 10 km umístěná před křižovatkou podle odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že v délce 10 km se na vozovce nacházejí hrboly, výtluky, díry a jiné nerovnosti ve vozovce nebo na úsek s nerovným povrchem vozovky, vyžadující zvýšenou opatrnost nebo výrazné snížení rychlosti jízdy. Žalobce tak podle závěru žalovaného, než dojel až k výtlukům na mostě přes řeku Olši, projel nejméně kolem dvou výstražných značek. Mohl tedy jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na takovou vzdálenost, na jakou má rozhled a pokud tedy jel za tmy, tak měl jet takovou rychlostí, kam dosáhne paprsek světla světlometů (v případě, kdy proti němu jelo protijedoucí vozidlo, pak pouze na dosvit potkávacího světla). Žalovaný rovněž zdůraznil, že pokud je stanovena nejvyšší dovolená rychlost, může jet řidič rychlostí nižší, nesmí však tuto rychlost překročit. Pokud žalobce namítá, že řídil vozidlo za tmy, přičemž byl opakovaně upozorněn na hrozící nebezpečí ve formě nerovností povrchů, výtluků a děr, pak měl povinnost přizpůsobit svou rychlost výše uvedeným okolnostem, svým schopnostem a také typu vozidla. Žalobce mohl podle odůvodnění napadeného rozhodnutí snížit rychlost vozidla na takovou mez, případně vozidlo úplně zastavit, aby byl schopen výtluky objet, a to jak zleva, tak také zprava. Pokud jelo v protisměru vozidlo, měl své vozidlo před výtlukem zastavit, vyčkat, až projede protijedoucí vozidlo a místo objet.

7. Krajský soud posoudil zjištěné skutkové okolnosti a právní závěry žalovaného uvedené v napadeném rozhodnutí, obojí v mantinelech vymezených žalobními body a dospěl k závěru žaloba důvodná není.
8. V přezkoumávané přestupkové věci byl žalobce uznán vinným z porušení ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, které ukládá řidiči povinnost přizpůsobit rychlost jízdy 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 s tím, že řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Porušení uvedeného zákonného ustanovení dovozovaly správní orgány především z toho, že žalobce při řízení vozidla vjel do označeného výmolu (výtluku) na silnici, přestože byl na jeho existenci řádně a včas upozorněn. Mezi účastníky není sporné, že žalobce v rozhodný okamžik do výmolu vskutku vjel. Sporné je, zda se tak stalo v příčinné souvislosti

s porušením povinností stanovených v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Dílčí spornou otázkou také je, zda byl předmětný výmol řádně označen.

9. Krajský soud považuje za potřebné předeslat, že řízení před správním soudem není pokračováním správního (přestupkového) řízení, ale jeho předmětem je posouzení zákonnosti napadeného správního rozhodnutí. Na věci nic nemění ani to, že se jedná o přezkum rozhodnutí ve věci správního trestání, který probíhá v tzv. plné jurisdikci (tj. v rovině skutkové i právní), protože i v takovém případě platí, že o přestupku rozhodují správní orgány, nikoliv správní soud. Úkolem soudu není nahradit správní orgán v jeho odborné dozorové kompetenci ani nahradit správní uvážení uvážením soudním, ale v rámci vymezeném řádně uplatněnými žalobními body posoudit, zda správní orgán řádně a úplně zjistil skutkový stav, zda nedošlo k porušení procesních práv účastníka nebo zda napadené rozhodnutí není z jiných důvodů v rozporu se zákonem.
10. Prvním stěžejním závěrem správních orgánů, který v konfrontaci se žalobními body ob stojí, je závěr, že předmětný výmol byl řádně označen. Závěr žalovaného o tom, že na existující závady v technickém stavu byli řidiči upozorněni přenosným dopravním značením „A22“ (jiné nebezpečí) a dopravní značkou „A7a“ (nerovnost vozovky) s dodatkovou tabulkou „E4“ (délka úseku) s údajem „10 km“, za kterou se asi 500 metrů nacházelo další dopravní značení „A7a“, má oporu ve spise a ani žalobce jej ničím konkrétním nezpochybňuje. Nebylo ani zpochybněno, že se sporný výtluk nacházel v 10kilometrovém úseku od příslušného dopravního značení (E4) (byl od něj vzdálen asi 1,2 km). Krajský soud nepolemizuje se žalobcem, že by bylo zřejmě vhodnější, pokud by řidiči byli na výtluky upozorněni v kratší vzdálenosti, ale nesdílí jeho názor, že značka „A7a“ v takovém případě ztrácí smysl. Jak správně konstatoval žalovaný, tak ze značky označující úsek nebezpečí 10 km vyplývá, že se v této délce nacházejí hrboly, výtluky, díry a jiné nerovnosti ve vozovce nebo úsek s nerovným povrchem vozovky, vyžadující zvýšenou opatrnost nebo výrazné snížení rychlosti jízdy. Uvedený závěr nepovažuje krajský soud za nijak excesivní či nepřiměřený. Žalovaný se rovněž na stranách 6 a 7 napadeného rozhodnutí dostatečně vypořádal s tím, že žalobce za daných okolností nepřizpůsobil rychlost jízdy předpokládanému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám (jízdy za tmy v neosvětleném úseku pozemní komunikace, při průjezdu protijedoucího vozidla), vlastnostem vozidla (nizkoprofilové pneumatiky) a zejména svým schopnostem (reakční doba řidiče, zkušenosti, soustředění se na jízdu, únava apod.) a v konečném důsledku tak porušil § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Podle přesvědčení krajského soudu žalovaný při hodnocení důkazů nevybočil z pravidel, kterými se hodnocení důkazů řídí (§ 3 a § 50 odst. 3 a 4 správního řádu) a jeho úvahy při hodnocení důkazů jsou logické, přezkoumatelné a přesvědčivé. Žalovaný se rovněž neopomněl vypořádat s tím, co v řízení tvrdil žalobce a s jeho důkazními návrhy (zejména pokud jde o videozáznamy - viz str. 6 napadeného rozhodnutí).
11. Za nedůvodné považuje krajský soud také námitky týkající se nedostatečného vypořádání zprávy Veřejného ochránce práv a rozhodnutí, na která žalobce v odvolání odkazoval. Předně platí, že není povinností správního orgánu reagovat na každou dílčí odvolací námitku a tu obsáhle vyvracet, ale postačí, pokud správní orgán proti námitkám účastníka postaví vlastní ucelenou argumentaci, ze které vyplývá správnost jeho závěrů. Napadené rozhodnutí těmto požadavkům vyhovuje. Nadto žalovaný se na straně 7 napadeného rozhodnutí ve stručnosti vyjádřil jak ke zprávě Veřejného ochránce práv, tak

k některým rozhodnutím, na která žalobce v odvolání odkazoval a vysvětlil, proč na projednávanou věc nedopadají [žalovaný mimo jiné poukázal na to, že v rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1495/2003, ze dne 30. 6. 2003, správce komunikace neoznačil vůbec závady ve sjízdnosti pozemní komunikace (v projednávané věci byli řidiči několikrát dopravním značením na závadu ve sjízdnosti upozorněni) a v rozhodnutí sp. zn. 25 Cdo 2101/2000, ze dne 27. 6. 2020, byla řešena zcela jiná situace, kdy se jednalo o vytékající vodu, která na vozovce zamrzala a jednalo se o ojedinělé náledí na jinak suché vozovce, kdy řidič neměl vozidlo opatřeno zimními pneumatikami]. Na tyto závěry žalovaného žalobce v žalobě nereagoval (výslovně polemizoval pouze s dílčím závěrem žalovaného, že citovaná judikatura Nejvyššího soudu řeší náhradu škody vlastníka pozemní komunikace, nikoliv přestupek řidiče), přičemž podle přesvědčení krajského soudu právě zmíněné skutkové okolnosti odlišují porovnávané případy natolik, že závěry Nejvyššího soudu nelze vytrhávat z kontextu a volně přenášet do poměrů nyní souzené věci. Také vůči zprávě Veřejného ochránce práv se žalovaný vymezil nejen tím, že není pro správní orgány závazná, ale také konstatoval, že v projednávaném případě žalobce mohl díky dopravnímu značení vědět, že se nachází v úseku špatného stavu pozemní komunikace, za tmy, což měl vzít v potaz a těmito okolnostem přizpůsobit rychlost jízdy vozidla. K nálezu Ústavního soudu č. j. III. ÚS 2065/15-2, ze dne 31. 5. 2016, se sice žalovaný nevyjádřil, ale také tento nález vychází ze zcela jiného skutkového stavu, který nelze s projednávanou věcí vůbec srovnávat (Ústavní soud posuzoval situaci, kdy couvajícím autu vběhlo do cesty malé dítě, které řidič při couvání zadním kolem vozidla přejel a způsobil mu smrtelná zranění). Se zobecňujícími závěry Ústavního soudu o tom, že závěr o trestněprávním zavinění nelze nikdy dovozovat z pouhého faktu, že došlo ke škodlivému následku za účasti třetí osoby a že zanedbání potřebné míry opatrnosti jako předpoklad nedbalostního zavinění je třeba vyvozovat z konkrétních skutkových okolností, řádně zjištěných důkazním postupem, krajský soud rozhodně nepolemizuje, ale v nyní projednávané věci žalovaný dostatečně a řádně vyložil, z jakých důvodů dospěl k závěru o porušení zákonné povinnosti žalobcem.

12. Na základě shora uvedeného krajský soud dospěl k závěru, že žaloba je nedůvodná, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
13. O náhradě nákladů řízení mezi účastníky bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce v řízení úspěšný nebyl a žalovanému nad rámec jeho úřední činnosti žádné náklady nevznikly. Soud proto žádnému z účastníků právo na náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě **dvou týdnů** ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu.

Ostrava 31. srpna 2023

JUDr. Martin Láníček
samosoudce