



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivanky Havlíkové a soudkyň JUDr. Naděždy Řehákové a Mgr. Ing. Silvie Svobodové ve věci

žalobce: **P. Š.**
bytem XXX,
zastoupen JUDr. Zuzanou Juppovou, advokátkou
se sídlem Slovenského národního povstání 2654/26, Most
proti

žalovanému: **Ředitel Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy**
se sídlem Sokolská 62, Praha 2

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne XXX, č. j.: XXX,
takto:

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

O d ů v o d n ě n í :

I. Stručné vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal přezkoumání v záhlaví uvedeného rozhodnutí Ředitele Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy (dále jen „žalovaný“), kterým bylo změněno rozhodnutí ředitele kanceláře ředitele Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy ze dne XXX, č. j. XXX (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“) způsobem ve výroku uvedeným.
2. Prvostupňovým rozhodnutím byl žalobce uznán vinným ze spáchání jednání, které má znaky přestupku proti provozu na pozemních komunikacích podle § 125c odst. 1 písm. k)

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákona o silničním provozu“), ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 téhož zákona, kterého se dopustil tím, že dne XXX v XXX hod. řídil v Praze 5, po ulici A ve směru k ulici B nákladní vozidlo tov. ZN. SCANIA P480 registrační značky XXX (dále také „vozidlo V1“) a na úrovni domu č.p. XXX, poblíž SVO č. XXX nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu zasněžené pozemní komunikace a střetl se se zaparkovaným vozidlem tov. Zn. HONDA CIVIC registrační značky XXX (dále také „vozidlo V2“), čímž se z nedbalosti dopustil shora uvedeného jednání mající znaky přestupku. Za spáchání uvedeného jednání mající znaky přestupku byl žalobci uložen podle ustanovení § 51 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů (dále jen „zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů“) kázeňský trest snížení základního tarifu o 5 % na jeden měsíc.

3. Žalovaný svým rozhodnutím prvostupňové rozhodnutí podle § 190 odst. 8 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů změnil tak, že slova „§ 18 odst. 1“ byla nahrazena slovy „§ 4 písm. a)“ a slova „*rychlost jízdy stavu a povrchu zasněžené komunikace*“ byla nahrazena slovy „*své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám*“.
4. Podle odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí žalovaného rozhodl prvostupňový orgán správně a v souladu se zákonem, ke změně části výroku prvostupňového rozhodnutí dospěl proto, že vzal po vyhodnocení výpovědí svědků za prokázané, že žalobce při vjetí do kolejí vytvořených zmrazky v prostoru za hranicí křižovatky v okamžik nárazu již nemohl více přizpůsobit rychlost jízdy služebního vozidla, neboť v té době služební vozidlo jelo krokem, či spíše stálo. Dále vzal žalovaný za prokázané, že komunikace, na které došlo ke kolizi, byla souvisle namrzlá, s ohledem na zimní období a mrazivé počasí se ale nejednalo o takovou změnu, kterou řidič nemohl předvídat. Vozovka měla zhoršenou sjízdnost v celém prostoru zásahu, v celém okolí byly všechny ulice namrzlé. Žalobce si měl být vědom toho, že vjíždí do silně zledovatělého zúženého úseku, ve kterém jsou koleje tvořené zmrazky po celé jeho délce, přičemž měl dostatek času přizpůsobit své chování zhoršené sjízdnosti (např. prostým „nevjetím“ do kritického úseku s následným sdělením této skutečnosti operačnímu a informačnímu středisku HZS hl. m. Prahy). Žalobce tak vjel do místa, o kterém věděl, že má zhoršenou sjízdnost, a následně způsobil dopravní nehodu, čímž porušil povinnost danou § 4 písm. a) zákona o provozu, neboť jako řidič vozidla jedoucího od zásahu nepřizpůsobil své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostní situaci a jejím důsledkům.

II. Obsah žaloby

5. *První žalobní námitkou* žalobce namítal nedostatečné zjištění skutkového stavu, překročení meze správního uvážení, rozhodování v rozporu s právní úpravou i ustálenou rozhodovací praxí, závěry prvostupňového orgánu ani žalovaného nemají oporu v provedeném dokazování, z výroků obou rozhodnutí není zcela zřejmé, jakými podklady se oba správní orgány řídily, neboť jejich skutkové závěry jsou převážně spekulativní. Obě rozhodnutí správních orgánů jsou tak nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů.
6. Dále uvedl, že žalovaný opomenul vyrozumět majitele poškozeného vozidla o možnosti uplatnit nárok na náhradu škody, s majitelem poškozeného vozidla R. M. vůbec nejednal, a nepostupoval tak v intencích dle § 70 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“).

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

7. *Druhou žalobní námitkou* brojil tvrdil vady výroku rozhodnutí žalovaného s tím, že výrok, dle kterého nebyl žalobce ve svém odvolání úspěšný, musí obsahovat též popis skutku a v zájmu právní jistoty žalobce musí být tento skutek ve výroku popsán dostatečně určitě, aby byl jasný, nekolizní popřípadě nezaměnitelný s jiným skutkem. Výrok rozhodnutí slouží ústavní hodnotě právní jistoty, je klíčovou normativní částí rozhodnutí a jsou na něj kladeny vysoké formální požadavky. Žalovaný nadto opomněl stanovit, že se odvolání žalobce proti prvostupňovému rozhodnutí zamítá a prvostupňové rozhodnutí potvrzuje. V důsledku toho je výroková část rozhodnutí žalovaného výrazně neurčitá a v rozporu s § 190 odst. 8 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, neboť zde není stanoveno, jak žalovaný meritorně rozhodl.
8. *Třetí žalobní námitkou* brojil proti obsahu spisového materiálu Policie ČR. K tomu rozsáhle zrekapituloval obsah spisového materiálu a nesouhlasil s plánkem místa dopravní nehody (dále též „plánek“). Uvedl, že je v něm vyznačena zcela nejasná šipka, která dle legendy plánu vyznačuje *směr pohybu vozidla rz: XXX do místa střetu se zaparkovaným vozidlem rz: XXX*. Plánek místa dopravní nehody s touto „nelogickou“ šipkou tak hrubě porušuje zásady topografického zpracování místa dopravní nehody. Plánek, jako jeden z neodkladných a neopakovatelných úkonů, musí zachycovat vše v době ohledání místa dopravní nehody, tedy to, co vidí policejní orgán na místě (bez ohledu na to, zda vozidlo žalobce zůstalo stát v kontaktu s druhým vozidlem, cuklo zpět, otočilo se, atd.). Na plánu tedy nemůže být nakreslena pouhá šipka údajného směru jízdy, vozidlo V1 žalobce se ani v tomto úhlu lomu pohybovat nemohlo. Na plánu mělo být zakresleno vozidlo V1 žalobce, které bylo na místě po dopravní nehodě, pouze kousek cuklo z kontaktu s osobním vozidlem, jak vyplývá z fotografie na str. 6 žaloby.
9. Názor žalovaného o znehodnocení stop pohybem vozidla je dle žalobce mylný, žalovaný vůbec nedefinoval, o jaké stopy by se mohlo jednat. Ve fotodokumentaci je vozidlo V1 zachyceno na místě, kde k nehodě došlo (pořízena dne XXX ve XXX hod.). Žalobce opakovaně poukazoval na tento hrubý a nepochopitelný nedostatek ze strany policie, žalovaný toho však nedbal a vycházel z toho, že vozidlo V1 žalobce opustilo místo dopravní nehody. Dané pochybení policie mohlo být napraveno pouze výsledkem policisty, který místo činu ohledával, na to však žalovaný nereagoval.
10. Poukázal na povinné náležitosti plánu, uvedl, že jde o přesné grafické znázornění místa dopravní nehody, zhotovené v příslušném měřítku podle náčrtku za pomoci rýsovacích potřeb nebo programu PC-CRASH. Opakovaně zdůraznil, že plánek dopravní nehody musí obsahovat konečnou polohu všech vozidel.
11. Dle žalobce musí fotografická dokumentace podat ucelený obraz z místa dopravní nehody, přesnou polohu a rozmístění jednotlivých vozidel, stop, rozhledové podmínky jednotlivých účastníků; je potřeba pořizovat celkové záběry místa dopravní nehody i dílčí úseky. Po odstranění vozidel z místa dopravní nehody je nezbytné provést opětovné fotografie vozovky (mohou zviditelnit některé další stopy, jako vrypy a dřecí stopy na vozovce, odpadlé kusy z vozidel, znečištění povrchu vozovky, sněhem zasypané překážky, výši a tvrdost námrazy, výmoly, výtluky atd.), což se nestalo. Fotografie musí být pořízeny s pečlivostí a v dobré kvalitě, fotografická dokumentace z místa dopravní nehody je považována za nejdůležitější důkazní prostředek. Názor žalovaného, že postavení vozidla V1 nemohlo být v plánu zakresleno, neboť žalobce z konečného postavení po nehodě vycouval, je dle žalobce nejasný a nepochopitelný, jelikož situace je ve fotografii zadokumentována zcela jinak.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

12. Čtvrtou žalobní námitkou žalobce vyjadřoval své stanovisko k zavinění dopravní nehody a ke změně právní kvalifikace. Rozsáhle rekapituloval obsah žalobou napadeného rozhodnutí, svou odvolací argumentaci, a navržené důkazy ve správním řízení (mmj. výsledky zasahujících policistů a vypracování odborného vyjádření znalce z oboru silniční dopravy, zda mohl po technické stránce dopravní nehodě zabránit).
13. Poukázal na nesprávnou interpretaci jeho tvrzení, že je po celou dobu na svém pracovišti v pohotovosti a včasný návrat umožňuje znovu urychleně vyjet k dalšímu případu. K tomu uvedl, že nebyl pod tlakem, byť tak jeho tvrzení žalovaný (nesprávně) chápal, poukázal na výsledky svědků L. H. a Z. F. ve správním řízení a zrekapituloval jejich obsah.
14. Tvrdil, že žalovaný „laickým“ úsudkem sám posoudil, zda žalobce mohl dopravní nehodě zabránit, v přestupkovém řízení ale nemá „laický pohled“ místo, a jestliže žalovaný řeší takto závažné věci laickým (neodborným) postupem, je třeba se jeho odborností zabývat.
15. Ke stanovisku žalovaného, že měl žalobce možnost sám předložit znalecký posudek uvedl, že v přestupkovém řízení leží důkazní břemeno plně na žalovaném, proto se uplatní zásada *in dubio pro reo*, neprokázaná vina se rovná prokázané nevině.
16. Nesouhlasil se změnou právní kvalifikace v žalobou napadeném rozhodnutí a tvrdil, že je pro něj nejasná. Citoval z odůvodnění žalovaného rozhodnutí a komentářové literatury ke vztahu „zbytkové“ skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, a skutkových podstat dle § 125c odst. 1 písm. a) až j) téhož zákona.
17. Tvrdil, že v řešeném případě materiální znak přestupku nedosahuje dostatečné intenzity. Citoval § 4 písm. a) zákona o povozu, a § 26 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), a uvedl, že pod pojmem povětrnostní situace považuje stav, který je aktuální a zcela předvídatelný. Žalovaný měl povinnost změnu právní kvalifikace řádně odůvodnit (v čem spočívá nepřizpůsobení chování žalobce) a uvést, proč „protiprávní“ jednání žalobce dosahuje takové intenzity, že se jedná o přestupek. Dle žalobce je závažnost zcela zanedbatelná, a tudíž se o přestupek nejedná.
18. Závěrem žalobce odkázal na „Odborné vyjádření k technické příčině vzniku dopravní nehody“ ze dne 13. 3. 2023, vyhotovené Ing. T. R., znalcem, sídlem XXX (dále také „Odborné vyjádření“), z nějž rozsáhle citoval.
19. Žalobce žádal, aby soud žalobou napadené rozhodnutí žalovaného, jakož i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně zrušil a věc vrátil k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

20. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný k první žalobní námitce uvedl, že není zřejmé, z jakých skutkových a právních důvodů považuje žalobce napadené výroky obou rozhodnutí za nezákonné nebo nicotné, neboť tento bod žaloby neobsahuje žádné konkrétní zdůvodnění, pouze odkazuje na další body žaloby. S odkazem na § 181 odst. 4 a 5 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů měl za to, že žalovaný ani prvostupňový orgán nepochybili, pokud všechny podklady, z nichž vycházeli, neuvedli ve výrocích, ale až v odůvodněních svých rozhodnutí.
21. K tvrzené výtce stran nepoužití § 70 zákona o odpovědnosti za přestupky poukázal na speciální právní úpravu v § 169 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, podle nějž se za účastníka řízení považuje i) příslušník, ii) bývalý příslušník, iii)

pozůstalý po příslušníkovi, iv) v řízení o jednání, které má znaky přestupku, též navrhovatel. Tento výčet je taxativní, řízení o jednání mající znaky přestupku v silniční dopravě nespadá do rámce tzv. návrhových přestupků, a osoba postižená takovým jednáním (poškozený) tudíž nemůže být účastníkem tohoto řízení. Majitel poškozeného vozidla R. M. se nemohl stát účastníkem řízení o jednání, které má znaky přestupku, a současně se nemohla užít právní úprava zákona vztahující se k poškozenému obsažená v zákoně o odpovědnosti za přestupky, jelikož s tím nepočítá § 189 odst. 1 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. Procesní práva plynoucí z § 71 zákona o odpovědnosti za přestupky tak osobě přímo postižené spácháním přestupku v daném řízení nenáleží, pokud tato osoba není současně navrhovatel. Osobu přímo postiženou spácháním přestupku je třeba o výsledku řízení vyrozumět pouze pokud dala k vedení řízení podnět ve smyslu § 189 odst. 2 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.

22. Ke *druhé žalobní námitce* žalovaný uvedl, že žalobce dezinterpretoval rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2016, č. j. 1 As 241/2015 – 41, neboť se Nejvyšší správní soud v daném rozsudku zabýval absencí přesného popisu skutku ve výroku správního orgánu prvního stupně, nikoli ve výroku rozhodnutí o odvolání. V daném případě jsou ve výrokové části prvostupňového rozhodnutí všechny povinné náležitosti uvedeny, výklad předestřený žalobcem je nepřípustným rozšiřováním náležitostí výroku odvolacího rozhodnutí. Poukázal na § 190 odst. 8 věta druhá zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, dle kterého mohl: i) prvostupňové rozhodnutí změnit; ii) prvostupňové rozhodnutí zrušit a řízení zastavit; iii) prvostupňové rozhodnutí zrušit celé nebo z části a věc vrátit prvostupňovému orgánu; iv) odvolání zamítnout a prvostupňové rozhodnutí potvrdit. K tomu odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu (rozsudky ze dne 27. 10. 2004, č. j. 6 A 127/2002 – 28, 462/2005 Sb. NSS, a ze dne 28. 5. 2003, č. j. 7 A 124/2000 – 39, 5/2003 Sb. NSS). Dle této judikatury by bylo nesrozumitelné rozhodnutí, v němž by správní orgán v odvolacím řízení vedeném dle zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů zamítl odvolání, potvrdil rozhodnutí správního orgánu prvního stupně a zároveň jej změnil. Pokud by žalovaný v odvolacím řízení rozhodl v souladu s návodným postupem žalobce, zatížil by tedy napadené rozhodnutí vadou nepřezkoumatelnosti pro nesrozumitelnost. Úprava obsažená v § 190 odst. 8 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů je komplexní, žalovaný nemohl aplikovat § 90 odst. 5 větu druhou správního řádu. K tomu poukázal na § 1 odst. 2 správního řádu a rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2014, č. j. 4 Azs 62/2014 – 31, ze dne 27. 11. 2013, č. j. 6 Ads 33/2013 – 31, a ze dne 4. 3. 2010, č. j. 3 Ads 112/2009 – 53.
23. K *třetí žalobní námitce* nesouhlasil, že je ve fotodokumentaci k dopravní nehodě vozidlo V1 na místě, kde ke střetu došlo. Z fotografií č. 4 a č. 8, jež jsou součástí správního spisu, jasně vyplývá, že vozidlo V1 bylo v době pořízení fotografií zcela mimo původní místo střetu obou vozidel a že z místa střetu vycouvalo. O kolik centimetrů vozidlo V1 vycouvalo není podstatné (byť tím bylo znemožněno zachycení konečného postavení zúčastněných vozidel a situačního postavení kol po dopravní nehodě), neboť spisová dokumentace Policie jasně prokazuje, že právě tímto vozidlem V1 došlo k dopravní nehodě a k poškození obou vozidel. Žalovaný nijak nepochybil, když na základě kompletně zpracovaného spisu Policie (která na místě provedla a zadokumentovala veškeré neodkladné a neopakovatelné úkony) vzal stav věci za prokázaný. V případě dopravní nehody bez oznamovací povinnosti ve smyslu § 47 zákona o silničním provozu, bylo zpracování spisové dokumentace Policií provedeno v souladu s pokynem policejního prezidenta č. 300/2020, a pokynem ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidenta České republiky ze dne 1. 1. 2021.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

Dle žalovaného je spisová dokumentace Policie relevantním důkazním materiálem, důrazně odmítl tvrzení žalobce, že jsou obě rozhodnutí nezákonná pro nedostatečné skutkové zjištění stavu věci.

24. Ve vztahu ke *čtvrté žalobní námitce* porovnal znění § 18 a § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a uvedl, že prvostupňový orgán nemohl „nulovou rychlost“ před vydáním prvostupňového rozhodnutí ani předpokládat, neboť žalobce tvrdil, že jako řidič nemohl přizpůsobit svou rychlost díky nenadálým okolnostem. Žalovaný při změně právní kvalifikace postupoval v intencích konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu, podle níž je odvolací orgán povinen napadené rozhodnutí změnit v zájmu rychlosti a hospodárnosti řízení (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2018, č. j. 6 As 286/2018 – 34). Žalovaný provedl v odvolacím řízení nezbytné úkony, upozornil žalobce oznámením na odlišné právní posouzení skutkového stavu a možnost žalobce se ke změně právní kvalifikace vyjádřit.
25. Žalovaný uzavřel, že postupoval správně, pokud na základě nových skutečností zjištěných v odvolacím řízení prvostupňové rozhodnutí změnil tak, jak je uvedeno ve výroku jeho rozhodnutí.
26. K otázce zavinění dopravní nehody popřel tvrzení žalobce o nenaplnění materiálního znaku přestupku a měl za to, že je nesprávné a v rozporu se zjištěným stavem věci. Konstatoval, že je s řízením těžkého nákladního vozidla HZS, které má atypickou konstrukci, spojena vyšší úroveň odpovědnosti. Všichni řidiči vozidel HZS jsou k jejich řízení speciálně proškolení ve smyslu zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (dále jen „zákon o odborné způsobilosti“, a vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (dále jen „vyhláška o odborné způsobilosti“). Popsal povinnosti řidiče vozidla HZS vyplývající z vyhlášky o odborné způsobilosti a konstatoval, že se žalobce jako řidič vozidla HZS nemůže zprostit svých povinností tím, že zavinění dopravní nehody zcela přenesl na stav pozemní komunikace.
27. Dle žalovaného bylo jednoznačně prokázáno, že žalobce jako řidič vozidla HZS v rozporu s § 4 písm. a) zákona o silničním provozu nepřizpůsobil své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám, kdy řídil vozidlo HZS atypické konstrukce, z níž mimo jiné plynula ztížená možnost průjezdu. Jelikož se nejednalo o jízdu k zásahu, žalobce nepřiměřeně riskoval, když zvolil pozemní komunikaci, o které věděl, že má zhoršenou sjízdnost a díky podél zaparkovaným vozidlům též zúžený profil, přičemž následně způsobil dopravní nehodu. V situaci, kdy žalobce registroval zúžený profil vozovky, na které byly vyjeté namrzlé koleje, měl postupovat v souladu s výše zmíněnou povinností přizpůsobit své chování tomuto stavu, např. zvolením jiné trasy.
28. K posouzení materiálního znaku dále uvedl, že společenskou nebezpečnost nesnižuje, je-li svým nadřízeným žalobce pozitivně hodnocen, jel-li žalobce během nehody menší než „krokovou“ rychlostí, byla-li vozovka ve stavu snížené sjízdnosti, nebo neměl-li žalobce dostatečný prostor pro průjezd. Jednání žalobce je nutno hodnotit jako společensky škodlivé, neboť je výrazem (byť nedbalostního) porušení pravidel silničního provozu, jejichž účelem je především zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tedy ochrany života, zdraví a majetku.
29. Poukázal na to, že žalobce prostřednictvím svého zmocněnce výslovně odmítl použití institutu „podmíněného upuštění od uložení kázeňského trestu“ ve smyslu § 189 odst. 1 písm. h) zákona o služebním poměru, neboť se necítí vinen.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

30. Uzavřel, že žalobce jako zkušený řidič přes absolvování všech povinných školení řidičů, včetně defenzivního přístupu k řízení vozidel a bezpečné techniky jízdy, nejenže nedokázal posoudit riziko, ale též nedokázal připustit své zavinění v případě, že svou jízdou zavinil dopravní nehodu.
31. K Odbornému vyjádření žalovaný navrhl reciproční důkaz kamerovými záznamy z předmětné nehody, které potvrzují všechna zjištění žalovaného. Naopak některé skutečnosti v Odborném vyjádření neodpovídají jak zjištěným stopám, tak kamerovým záznamům. Tvrdil, že zpracovatel Odborného vyjádření používá odhady, domněnky a nepravdy, rychlost vozidla nelze odhadovat. Jelikož je z dokumentace Policie ČR a kamerových záznamů zřetelné, že nehodový děj probíhal na rovném úseku, je vyvrácena domněnka, že se vozidlo před nehodovým dějem pohybovalo levotočivým obloukem, kdy na silně kluzkém povrchu může dojít k jeho vyjetí (sklouznutí) směrem doprava. Dle kamerových záznamů se žalobce již před dopravní nehodou téměř srazil s jiným vozidlem zaparkovaným také na rovném úseku.
32. K údajným nedostatkům v práci Policie zopakoval, že nehoda byla zpracována a zadokumentována v souladu s pokynem policejního prezidenta č. 300/2020. Oborné vyjádření označil za zpracované nedbale a účelově, naznačené neurčitosti a spekulace lze odstranit navrženými kamerovými záznamy.
33. Žalovaný žádal, aby soud žalobu zamítl.

IV. Posouzení věci Městským soudem v Praze

34. Při ústním jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích. Právní zástupkyně žalobce se z ústního jednání omluvila ze zdravotních důvodů, žalobce souhlasil s projednáním věci v její nepřítomnosti.
35. Žalobce uvedl, že se snažil jet od případu co nejrychleji. Na místě stála další vozidla, která by mu musela uvolnit cestu, proto pokračoval v jízdě dopředu a jednosměrnou ulicí odjížděl pryč. Na žádné ze stran nebylo mnoho místa, snažil se jet co nejopatrněji. Vozidlo V1 lehce uklouzlo, a „tak byli na nárazníku osobního vozidla“. Za vzniklou situaci „úplně“ nemohl, vozovka nebyla vůbec udržovaná, byla z ní jedna hladina ledu.
36. Dle žalovaného vyjádření žalobce neodpovídá tomu, co je zaznamenáno na kamerových záznamech z vozidla V1. V čase 01:45 záznamu č. 0071 je patrné, že žalobci bylo vozidlem, které stálo za ním (jediné vozidlo, a to osobní automobil), nabídnuto, že mu uhe. Na záznamu je slyšet, že to žalobce odmítl a vydal se jím zvolenou cestou dopředu. Žalobce měl možnost vycouvat a zvolit jinou trasu. V čase 02:43 téhož záznamu je jasně slyšitelná nabídka člena osádky, že zaparkovaná vozidla „hodí“ na stranu. To je obvyklý postup v případě ztíženého průjezdu, v Praze jde o obvyklý jev. Hasiči v takovém případě vezmou vozidla do ruky a „odskáčou“ je na stranu. Jedná se o standardní postup, pokud se požární vozidlo ocitne ve ztíženém průjezdu (zejména cestou na zásah). V čase 02:54 téhož záznamu je patrné, že žalobce měl již před vznikem nehody problém s průjezdem, kdy došlo k sesunutí jeho vozidla na pravou stranu k před ním stojícímu zaparkovanému vozidlu. Ke střetu zatím nedošlo, na kamerovém záznamu je jasně slyšet, že se velitel vozu ptá, zda žalobce naboural. Žalobce uvedl, že je vše v pořádku a budou pokračovat dál. S ohledem na kamerové záznamy měl žalobce jako řidič vozidla s atypickou konstrukcí, z níž plyne ztížená možnost průjezdu, uvedené v zájmu bezpečnosti silničního provozu kompenzovat tím, že měl průjezd vyhodnocovat s o to větším úsilím.

37. Žalovaný dále nesouhlasil s tvrzením žalobce, že se musel rychle vracet na základnu. Při odjezdu z místa zásahu na základnu není stanoven žádný limit k návratu (na rozdíl od jízdy k zásahu, kde jsou stanoveny dojezdové časy). Konstatoval, že obdobných událostí řeší desítky. Pokud se jedná o jízdu k zásahu, kde společenský zájem na dojetí jednotky převažuje poškozené vozidlo či poškozenou lampu, uplatňuje liberační důvody a příslušníky netrestá.
38. Uvedl, že pokud žalobci v průběhu jízdy již jednou vozidlo V1 sklouzlo a málem havarovalo, musel si být vědom toho, že za takové situace již nemůže pokračovat v jízdě. Této situaci se žalobce mohl přizpůsobit, a to tak, že mohl vycouvat a zvolit jinou cestu, která byla poblíž. Po havárii žalobce se ostatně ostatní vozidla přítomná u zásahu vracela jinou cestou. Poukázal na to, že vozidlo V1 žalobce nezasahovalo, uvolňovalo cestu žebříku zasahujícím na daném místě. Žebřík odjížděl z místa zásahu jako první, ještě před žalobcem. Zvolil jinou cestu a pohodlně mohl odjet. Žalobce mohl tedy zvolit jinou cestu, nebo mohl využít nabídky osádky k uvolnění cesty, aby nedošlo ke střetu.
39. Soud při ústním jednání provedl dokazování. Soud k tomu zdůrazňuje, že není oprávněn v rámci zásady rovnosti důkazní návrhy za účastníka domýšlet. Nejasné nebo nesrozumitelné poukazy na důkazní návrhy činěné ve správním řízení, včetně jejich citace v textu žaloby (být v přítomném čase), nejsou řádnými důkazními návrhy, pokud je účastník jako důkaz v řízení před soudem výslovně neoznačil. Žalobcem řádně navržené důkazy byly součástí spisového materiálu, kterým soud důkaz neprovádí, neboť z něj při přezkumu zákonnosti vychází, provedení těchto důkazů by tak bylo nadbytečné. Žalobce však navrhl jako důkaz také „Odborné vyjádření k technické příčině vzniku dopravní nehody“ ze dne 13. 3. 2023, vyhotovené Ing. T. R., znalcem, sídlem Lhota pod Pannou 5, Ústí nad Labem (Odborné vyjádření), které součástí správního spisu není. Soud proto provedl tento důkaz sdělením obsahu listiny.
40. Z Odborného vyjádření vyplynulo, že komunikace byla v místě nehody bez údržby kluzká, o čemž svědčí mimo jiné skutečnost, že vozidlo V1 mohlo po nehodě odjet až po chemickém ošetření komunikace. Dále je v něm odkázáno na Protokol o nehodě, podle nějž byl povrch komunikace pokryt uježděným zledovatělým sněhem bez posypu. Zpracovatel uvedl, že nárazová rychlost byla nízká – cca max. 5 km/h (rychlost chůze), náraz směřoval pravou přední částí vozidla Scania (vozidla V1) a šikmo zleva dozadu do prostoru levého zadního boku zaparkovaného vozidla V2. Vozidlo Scania (vozidlo V1) se před nehodovým dějem pohybovalo levotočivým obloukem, kdy na silně kluzkém povrchu může dojít k jeho vyjetí (sklouznutí) směrem doprava, a to buď vlivem najetí na tuhý předmět, nebo vlivem odstředivé síly, popř. kombinací obojího. O tom, že mohlo dojít ke sklouznutí směrem doprava svědčí dle zpracovatele snímek, z nějž je patrný shrnutý sníh mezi pravým bokem vozidla Scania (vozidlem V1) a směrem k zaparkovanému vozidlu V2. Dokumentace místa nehody je dle Odborného vyjádření provedena nedbale, např. nebyla zadokumentována jízdní stopa vozidla Scania (vozidlo V1). V náčrtu je zakreslena pouze poloha poškozeného vozidla Honda (vozidlo V2) a není zaměřena poloha jiných zaparkovaných vozidel. Není zde zakresleno vozidlo Scania (vozidlo V1) po dopravní nehodě, které se dle fotodokumentace nacházelo na místě střetu. Není zřejmé, zda odpovídá zakreslení skutečné poloze zaparkovaných vozidel, a to zejména odstupem od obrubníku. Řidič vozidla Scania (vozidlo V1) se v daném místě pohyboval max. rychlostí chůze (tj. do 5 km/h), která je z technického hlediska přiměřená dané situaci. Zda bylo technickou příčinou nárazu sklouznutí po nějaké tuhé překážce směrem doprava, nebo došlo k malému bočnímu smyku

v důsledku průjezdu vozidla V1 levotočivým obloukem na kluzké komunikaci, nelze dle Odborného vyjádření posoudit.

41. K návrhu žalovaného soud provedl důkaz shlednutím videozáznamu z palubní kamery vozidla V1, kamerovými záznamy č. MOV_0071 (dále jen „záznam 1“) a č. MOV_0072 (dále jen „záznam 2“). Soud vzal na vědomí, že tento důkaz nebyl součástí správního spisu, neboť připojen ke spisu paralelně probíhajícího řízení o náhradě škody majiteli vozidla V2. I když žalovaný označil konkrétní časy záznamu, byly tyto časy označeny nepřesně, soud proto provedl důkaz videozáznamy v rozsahu odpovídajícím skutkovému ději, na který žalovaný ve vyjádření a na ústním jednání poukazoval [čas 19:02:47 (stopáž 01:20 záznamu 1) až 19:06:12 (stopáž 01:46 záznamu 1)].
42. Ze záznamu 1 soud zjistil, že na dotaz „*Chceš P. nějak uhnout, nebo jedeš dopředu?*“ položený třetí osobou odpověděl žalobce: „*Ne, já pojedu dopředu H.o.*“. Poté následuje jízda krokem křižovatkou doleva po ulici A. Při jízdě po ulici A vozidlo V1 zastavilo, následně velmi pomalou rychlostí (s průběžným zastavováním) jelo kolem zaparkovaného automobilu tovární značky Audi, RZ XXX. Člen posádky navrhl: „*Kdyžtak ti to auto hodíme na stranu*“ (čas 19:04:10), na to je v kabině slyšitelná odpověď „*Všechno dobrý...*“. V čase 19:04:19 je při jízdě patrný mírný pohyb vozidla V1 doprava (směrem k zaparkovanému vozu Audi), následovaný zastavením a zvoláním „*Ty vole!*“ v kabině vozidla V1, a poté „*Počkej, já si couvnu...*“.
43. Z navazujícího záznamu 2 je patrné, že v kabině v tuto chvíli padl dotaz: „*Ty ses o něj opřel, ne?*“ následovaný odpovědí: „*Ne..*“. Nato pokračovala diskuze, kdy člen osádky položil dotaz: „*Zdá se mi, že se trošku hejbal...*“, na to mu další člen osádky odpověděl „*Neviděli jsme...*“. Následně vozidlo V1 krátce couvlo (19:04:37 až 19:04:42). Mezi tím diskuze pokračovala dotazem: „*Nic tam není, ne?*“ Na to následovala odpověď: „*Sněhem jsme se opřeli...*“.
44. Řidič vozidla V1 (žalobce) poté vyčkal, dokud nebude trasa jízdy uvolněna pěší osobou, která vykládala nákup ze zaparkovaného vzdáleného osobního automobilu. Poté, co tato osoba začala odcházet od daného automobilu, došlo k rozjezdu vozidla V1 (čas 19:05:37), vůz se přitom pohyboval již bez průběžného zastavování. Vůz jel v tuto chvíli již rovně, nikoliv do zatáčky či oblouku. Kabinou bylo záhy slyšet zvolání: „*Stůj! Stůj!*“ Následně se vozidlo V1 ještě chvíli pohybovalo, poté je na záznamu slyšitelný zvuk nárazu (čas 19:05:45), vozidlo V1 zastavilo, na to slova: „*Ale já tam nemůžu, vole! No...*“. Poté je na záznamu slyšitelný rachotivý zvuk (poznámka soudu-pravděpodobně zvuk řadicí páky, čas 19:05:49). Vozidlo popojelo lehce zpět a definitivně zastavilo (čas 19:05:52). V kabině byl zaznamenán slyšitelný komentář (patrně žalobce): „*To tam už jede samo.*“ Následně jeden ze členů posádky vystoupil z vozu a obhlédl vzniklou situaci.
45. Za tohoto stavu soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, v rozsahu uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán, podle skutkového a právního stavu v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 a 2 věta první s. ř. s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
46. Ze správního spisu soud zjistil následující podstatné skutečnosti:
47. Součástí správního spisu je i spis Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie, Oddělení dopravních nehod, č. j. XXX (dále jen „spis Policie ČR“), zahrnující „Náčrtek místa DN“ ze dne XXX. Na něm je zakresleno umístění a rozměry zaparkovaného vozidla V2 RZ XXX v ulici A, a šipka znázorňující pohyb vozidla V1

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

řízeného žalobcem RZ XXX po ulici A ve směru ke křižovatce s ulicí B. Na náčrtku je pomocí znaku X vyznačeno přesné místo střetu obou vozidel, jsou zde dále uvedeny podmínky zjištěné na místě v době ohledání: soumrak, sníh, námraza, živice, 50 km/h. Náčrtek je opatřen podpisem, číslem a razítkem osoby, která jej vyhotovila.

48. Součástí spisu Policie ČR je také fotografická dokumentace s celkem 9 fotografiemi, jež zachycují celkový pohled na místo dopravní nehody ve směru jízdy i proti směru jízdy, a detaily poškození vozidla V1 a zaparkovaného vozidla V2. Z fotografií je patrné zasněžení vozovky, vyjeté koleje a automobily zaparkované po obou stranách vozovky.
49. Součástí spisu Policie ČR je dále „Plánek místa dopravní nehody“ datovaný ke dni XXX, vyhotovený V. Š., číslo XXX. Tento plánec v zásadě odpovídá náčrtku ze dne XXX. Je v něm šipkou zakreslen směr pohybu vozidla V1, místo střetu je vyznačeno symbolem X, a je zde zakresleno umístění zaparkovaného vozidla V1. Nadto je zde zakresleno postavení zaparkovaných vozidel po stranách ulice A v místě dopravní nehody, toto odpovídá přiložené fotodokumentaci.
50. Soud o věci uvažil takto:
51. Soud se předně zabýval obecně formulovanými námitkami žalobce v *prvním žalobním bodu*. Soud předesílá, že rozsah přezkumu žalobou napadeného správního rozhodnutí je vymezen žalobními body, jimiž žalobce konkretizuje svá tvrzení ve vztahu k namítanému porušení zákona. Z tohoto důvodu obsah a kvalita žaloby předurčuje obsah a kvalitu rozhodnutí soudu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2013, č. j. 9 Afs 35/2012-42).
52. Tvrzení žalobce v úvodu žaloby o pochybení správních orgánů obou stupňů, spočívajícím v nedostatečně zjištěném skutkovém stavu, v překročení meze správního uvážení, v rozhodování v rozporu s právní úpravou a ustálenou rozhodovací praxí, a v tom, že není zřejmé, jakými podklady se správní orgány řídily, nejsou konkrétně specifikována a není tak zřejmé, v čem konkrétně vytýkané vady spočívají. Soud proto toliko uvádí, že při přezkumu rozhodnutí správních orgánů obou stupňů, jakož i řízení, které jejich vydání předcházelo, žádnou z těchto žalobcem tvrzených vad nezjistil.
53. Pokud jde o námitku nepřezkoumatelnosti, obecně platí, že rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů tehdy, jestliže správní orgán neuvede konkrétní důvody, o něž se jeho rozhodnutí opírá (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2006, č. j. 2 As 37/2006 – 63; Nejvyšší správní soud dále také „NSS“), nevypořádá se se všemi odvolacími námitkami (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2008, č. j. 8 Afs 66/2008 – 71), či neuvede důvody, proč nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení a proč námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005, č. 689/2005 Sb. NSS). Aby rozhodnutí nebylo nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů postačuje, aby námitky byly vypořádány i implicitně (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 6. 2017, č. j. 2 As 337/2016 – 64).
54. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je tedy dle ustálené judikatury vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, tedy nesrozumitelnosti či nedostatku důvodů, kvůli kterým skutečně nelze rozhodnutí věcně přezkoumat (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012-45). Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů pak musí být „vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit v něm jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno“ (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006-74, č. 1566/2008 Sb. NSS). Správní orgán nemusí výslovně reagovat na každou dílčí námitku. V rovině věcného posouzení může vystavět vlastní argumentaci, v jejíž konkurenci pak námitky účastníků neobstojí. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů má proto místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat (srov. např. již cit. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Afs 92/2012, bod 28, nověji rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 8. 2023, č. j. 1 Afs 66/2023-79, bod 23).

55. V daném případě z napadeného rozhodnutí jednoznačně plyne, že se žalovaný zabýval naplněním veškerých znaků skutkové podstaty dle § 4 písm. a) ve spojení s § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Žalovaný se rovněž zabýval otázkou naplnění materiální stránky jednání majícího znaky přestupku, a zkoumal, zda nenastaly okolnosti vylučující protiprávnost. Neopominul přitom vypořádat se s důkazními návrhy, ani reagovat na každou ze zásadních námitek žalobce. Závěry žalovaného mají dostatečný podklad ve správním spise (v podrobnostech srov. níže). Byť prvostupňové rozhodnutí tvoří jeden celek s rozhodnutím napadeným, soud pro úplnost podotýká, že nezjistil žádnou z žalobcem tvrzených vad ani v prvostupňovém rozhodnutí.
56. Žalobce dále namítal, že správní orgány opomněly vyrozumět majitele poškozeného vozidla o možnosti uplatnit nárok na náhradu škody. Soud se v této otázce ztotožňuje se závěry žalovaného. Jak vyplývá z judikatury Nejvyššího správního soudu, výčet účastníků řízení ve věcech služebního poměru, uvedený v § 169 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, je taxativní a vylučuje aplikaci obecné úpravy účastenství v řízení podle § 27 správního řádu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2021, č. j. 4 As 103/2021 – 114, body 28 a 29). Žalovaný také správně poukázal na to, že § 68 písm. b) a § 70 zákona o odpovědnosti za přestupky nelze podřadit pod žádný z případů uvedených v § 189 odst. 1 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, který pro účely řízení ve věci jednání, jež má znaky přestupku, odkazuje na použití zákona o odpovědnosti za přestupky. Tento výčet je přitom opět taxativní (srov. rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 15. 11. 2021, č. j. 25 Ad 17/2020-86, bod 17). V posuzované věci, kdy bylo správní řízení zahájeno z moci úřední, tedy nemohl být poškozený jeho účastníkem, a nebylo tedy důvodu, aby byl poškozený o vedení správního řízení vyrozuměn postupem dle § 70 zákona o odpovědnosti za přestupky.
57. Námitky nejsou důvodné.
58. Soud nevešel ani na *druhou žalobní námitku* ve věci specifikace skutku ve výroku. Žalobce uváděl, že i výrok rozhodnutí, v němž je uzavřeno, že žalobce nebyl ve svém odvolání úspěšný, musí obsahovat jasný, určitý a nezaměnitelný popis skutku.
59. Žalovaný k tomu uvedl, že žalobce argumenty, převzatými z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2016, č. j. 1 As 241/2015 – 41, týkajícího se náležitostí výroku rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, nepřipustně rozšiřuje náležitosti výroku rozhodnutí o odvolání.
60. Podle stanoviska soudu byla v daném případě provedena specifikace skutku výrokem prvostupňového rozhodnutí, v němž správní orgán prvního stupně vymezil přesný čas spáchání jednání, které má znaky přestupku (dne XXX v XXX hod.), místo jeho spáchání (Praha 5, ulice A ve směru k ulici B, na úrovni domu č. p. XXX, poblíž SVO č. XXX), popis

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

způsobu jeho spáchání (žalobce řídili nákladní vozidlo tov. Zn. SCANIA P 480 registrační značky XXX, nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu zasněžené pozemní komunikace a střetl se se zaparkovaným vozidlem tov. Zn HONDA CIVIC registrační značky XXX), vyslovil vinu a vymezil formu zavinění (z nedbalosti se dopustil jednání mající znaky přestupku dle §125c odst. 1 písm./k zákona o provozu ve spojení s § 18 odst. 1 zákona o provozu), stanovil druh sankce (kázeňský trest dle § 51 odst. 1 písm. b/ zákona o služebním poměru) a její výměru (snížení základního tarifu o 5 % na jeden měsíc).

61. Žalobou napadeným rozhodnutím žalovaného došlo ke změně tohoto výroku, ovšem toliko v části (v otázce viny a formy zavinění byl § 18 odst. 1 zákona o provozu byl nahrazen § 4 písm. a/ zákona o provozu; v otázce způsobu spáchání byl závěr, že žalobce nepřizpůsobil „rychlost jízdy stavu a povrchu zasněžené komunikace“ nahrazen závěrem, že nepřizpůsobil „své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám“). V ostatním zůstal výrok prvostupňového rozhodnutí nezměněn. Je proto zcela zřejmé, v jaký čas došlo ke spáchání jednání, které má znaky přestupku, na jakém místě a jakým způsobem, a zároveň byla vyslovena vina, forma zavinění, druh a výměra sankce.
62. Předmětný skutek je tak zcela jednoznačně a nezaměnitelně identifikován. Je postaveno najisto, za jaké konkrétní jednání je žalobce postižen (k tomu došlo konkrétním a specifickým uvedením údajů, obsahujících popis skutku uvedením místa, času a způsobu spáchání). V důsledku toho je pro další období vyloučena možnost záměny skutku a možnost opakovaného postihu za týž skutek a současně je umožněno posouzení, zda nedošlo k prekluzi možnosti postihu v daném konkrétním případě (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 10. 2016, č. j. 1 As 241/2015 – 41, bod 37). Je ostatně nutno připomenout, že podle ustálené judikatury správních soudů tvoří prvostupňové a druhostupňové rozhodnutí správních orgánů jeden celek.
63. Žalobce nadto nebyl zkrácen na svých právech, neboť jej žalovaný na změnu právní kvalifikace před vydáním napadeného rozhodnutí upozornil a vyzval jej, aby se ke změně právní kvalifikace vyjádřil (viz. níže).
64. Soud pro úplnost uvádí, že žalobce v žalobě uplatnil také věcné námitky vůči nové právní kvalifikaci, zjevně mu tedy způsob formulace výroku žalobou napadeného rozhodnutí nebránil hájit práva v řízení před soudem.
65. Žalobce dále tvrdil neurčitost výrokové části napadeného rozhodnutí proto, že ve výroku není uvedeno, že se odvolání zamítá a rozhodnutí správního orgánu prvního stupně potvrzuje.
66. Žalovaný s odkazem na judikaturu Nejvyššího správního soudu a specialitu úpravy zákonem o služebním poměru poukazoval na ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu, dle které nelze v odvolacím řízení odvolání zamítnout a potvrdit rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, a zároveň výrok prvostupňového rozhodnutí změnit.
67. Soud jeho stanovisku plně přisvědčuje, neboť odpovídá již ustálené judikatuře správních soudů, jak ji shrnul sedmnáctý senát Městského soudu v Praze v rozsudku ze dne 22. 7. 2022, č. j. 17 Ad 1/2021. Ten v citovaném rozsudku k výkladu § 190 odst. 8 zákona o služebním poměru vymezil možný postup žalovaného: „1) prvostupňové rozhodnutí změnit; 2) prvostupňové rozhodnutí zrušit a řízení zastavit; 3) prvostupňové rozhodnutí zrušit celé nebo zčásti a věc vrátit prvostupňovému orgánu; 4) odvolání zamítnout a prvostupňové rozhodnutí potvrdit. (...) Úprava obsažená v § 190 odst. 8 zákona č. 361/2003 Sb., resp. v § 190 tohoto zákona

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

je komplexní (k přednosti zvláštní komplexní úpravy před úpravou obsaženou ve správním řádu viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2014, č. j. 4 Azs 62/2014-31), k čemuž soud odkazuje na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 11. 2013, č. j. 6 Ads 33/2013-31, a ze dne 4. 3. 2010, č. j. 3 Ads 112/2009-53. (...) Zákonodárce následně do § 190 odst. 8 věta druhá zákona č. 361/2003 Sb. doplnil postup obdobný postupu dle § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu, čímž rozšířil taxativní výčet možností, jak naložit s odvoláním, jinak ovšem zůstalo dotčené ustanovení nezměněno (...). Ostatně ani doktrína (CHROBÁK, Jiří. Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů: praktický komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Praktický komentář) nezmiňuje, že lze v případě § 190 odst. 8 zákona č. 361/2003 Sb. podpůrně užít § 90 odst. 5 správního řádu, resp. neuvádí, že by bylo možné částečně změnit odvoláním napadené rozhodnutí a ve zbytku jej potvrdit (komentář vyjmenovává čtyři výše zmíněné možnosti, jak lze dle § 190 odst. 8 zákona č. 361/2003 Sb. o odvolání rozhodnout)“ (zvýraznění doplněno zdejší soudem). Lze tak uzavřít, že § 190 odst. 8 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů uvádí taxativní výčet způsobů, jakým je možné o odvolání v řízení vedeném dle tohoto zákona rozhodnout. Žalobcem předestřený způsob v tomto výčtu obsažen není, zákon jej tedy nepřipouští. Žalovaný proto nemohl zároveň prvostupňové rozhodnutí změnit a zároveň rozhodnout, že se odvolání žalobce zamítá a rozhodnutí správního orgánu prvního stupně potvrzuje.

68. Jelikož žalovaný výslovně uvedl, v jakém konkrétním rozsahu bude výrok prvostupňového rozhodnutí změněn, dostál požadavkům § 190 odst. 8 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.
69. Námitky nejsou důvodné.
70. S ohledem na logickou návaznost právní argumentace se soud zabýval *třetí* a *čtvrtou* žalobní námitkou společně.
71. Soud nevešel na námitku proti kvalitě podkladů pro vydání žalobou napadeného rozhodnutí. V první řadě soud připomíná, že součástí spisu Policie jsou (nejen) „Náčrtek místa DN“ ze dne XXX, fotografická dokumentace a Plánek místa dopravní nehody. Žalobce brojil proti jednotlivostem v provedení těchto úkonů, ty je však nezbytné vykládat jako celek a v jejich vzájemné souvislosti. Soud zjistil, že tyto dokumenty na sebe v otázkách zásadních pro zjištění skutkového stavu navazují a tvoří ucelený řetězec důkazů. Lze z nich lze jednoznačně identifikovat místo dopravní nehody, dále trasu, kterou se vozidlo V1 řízené žalobcem pohybovalo, i místo, na němž bylo zaparkováno poškozené vozidlo V2. Zároveň z nich je patrné, jaké v místě dopravní nehody panovaly klimatické podmínky. Ačkoli v náčrtku dopravní nehody ani v plánu dopravní nehody nejsou zakreslena veškerá vozidla zaparkovaná po stranách v ul. A, tato skutečnost nemá natolik zásadní význam pro zjištění skutkového stavu, aby vedla k závěru, že žalovaný neměl dostatečné podklady pro závěr o zjištěném skutkovém stavu. Lze proto uzavřít, že žalobcem namítané dokumenty spisového materiálu tvoří dostatečný podklad pro závěr žalovaného o tom, že žalobce naplnil skutkovou podstatu přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 4 písm. a) zákona o silničním provozu (k naplnění znaků skutkové podstaty tohoto přestupku viz. níže).
72. Zákonnost závěrů prvostupňového správního orgánu a žalovaného byla stvrzena i dokazováním v řízení před soudem, kdy trasa jízdy vozidla V1 těsně před srážkou s vozidlem V2 odpovídá dle záznamu z palubní kamery šipce zakreslené v Plánu místa dopravní nehody. Po srážce je na videozáznamu slyšitelný zvuk zařazení řadicí pákou, po němž je zaznamenána krátká jízda zpět. Pro posouzení skutkového stavu je pak zcela nepodstatné,

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

zda je tato krátká jízda žalovaným označena jako „couvnutí“ namísto „cuknutí“. Po tomto pohybu vozidlo V1 dle záznamu definitivně zastavilo, pročez stojí na místě, na němž je zachyceno na fotografické dokumentaci. Je tedy zcela jednoznačně prokázáno, po jaké trajektorii se vozidlo V1 pohybovalo, a také je zcela jednoznačné, že na místě, v němž bylo v době příjezdu hlídky Policie ČR, vozidlo V1 zastavilo až po krátké jízdě zpět od místa nárazu. Zjištěný skutkový stav tak odpovídá videozáznamu z palubní kamery vozidla V1. Nezakreslení vozidla V1 na Plánku dopravní nehody tedy nemohlo mít vliv na zjištěný skutkový stav.

73. Na závěru o dostatečnosti skutkových zjištění pro posouzení věci nemohly ničeho změnit ani námitky žalobce vůči fotodokumentaci, neboť provedené fotografie (v posuzovaném případě jsou z nich patrné klimatické podmínky v místě a čase dopravní nehody) dostačují ke zjištění skutkového stavu. S ohledem na změnu právní kvalifikace žalovaným, který kladl žalobci k tíži především skutečnost, že žalobce vůbec uskutečnil jízdu po pozemní komunikaci v takto špatném technickém stavu s vozidlem V1 o vysoké váze, zůstala bez vlivu na zákonnost žalobou napadeného rozhodnutí i skutečnost, že nebyly pořízeny fotografie po odjezdu vozidla V1 (ohledně délky stop na vozovce, apod.).
74. Námitky nejsou důvodné.
75. Dále se soud zabýval žalobními námitkami stran změny právní kvalifikace. Žalobce brojil proti změně právní kvalifikace a subsumpci jednání majícího znaky přestupku pod skutkovou podstatu dle § 4 písm. a) ve spojení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu. A zároveň tvrdil, že v projednávané věci nebyl naplněn materiální znak přestupku, neboť je závažnost protiprávního jednání zcela zanedbatelná.
76. Žalovaný k tomu uvedl, že žalobce již nemohl více přizpůsobit svoji rychlost jízdy, avšak nepřizpůsobil své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám, neboť vjel do místa, o kterém věděl, že má zhoršenou sjízdnost, a následně způsobil dopravní nehodu. K naplnění materiálního znaku přestupku argumentoval, že je nutno hodnotit jednání žalobce jako společensky škodlivé, neboť je výrazem (byť nedbalostního) porušení pravidel silničního provozu, jejichž účelem je především zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, tedy ochrany života, zdraví a majetku.
77. Podle § 4 písm. a) zákona o 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.*
78. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona *o provozu fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*
79. Soud k tomu poukazuje na závěry Krajského soudu v Ostravě, od nichž neshledal důvodu se odchýlit. V rozsudku ze dne 17. 8. 2016, č. j. 20 A 4/2015 - 31, totiž tento krajský soud přiléhavě vyložil povinnost vyplývající z § 4 písm. a) zákona o provozu: „[p]ředevším dovětek ust. § 4 písm. a) zákona o silničním provozu ‚aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek‘ činí z těchto pojmů obsahově naplněné rámce chování řidičů na pozemních

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

komunikacích, když tato povinnost v podstatě obsahově odpovídá obecné preventivní povinnosti předcházení vzniku škody podle práva občanského“. K ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) následně uvedl, že toto „představuje (...) ‚zbytkový‘ přestupek tak, aby bylo možno postihnout každé porušení zákonných pravidel provozu na pozemních komunikacích, které zároveň porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti např. na bezpečnosti silniční dopravy.“ (cit. rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 17. 8. 2016, č. j. 20 A 4/2015 – 31, body 24 a 25, zvýraznění doplněno zdejším soudem).

80. Nejvyšší správní soud v obdobném duchu uvedl „i řidič jedoucí v souladu s právními předpisy je podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu (...). Nedostojí-li této povinnosti, tj. nepřizpůsobí-li jízdu vzniklé dopravní situaci, aby zabránil dopravní nehodě, dopouští se rovněž přestupku spočívajícího v porušení § 4 písm. a) citovaného zákona.“ (cit. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019 – 30).
81. S ohledem na formulaci § 4 písm. a) zákona o provozu, v němž je výčet vnějších jevů, jimž je účastník silničního provozu povinen své chování přizpůsobit, je uvozen slovem „zejména“, znamená to, že se jedná o výčet neuzavřený, demonstrativní. Závěry z výše citované judikatury tak lze vztáhnout na jakékoliv chování na pozemní komunikaci, které je porušením preventivní povinnosti. Jinými slovy řečeno, účastník silničního provozu je povinen své chování přizpůsobit okolním podmínkám vždy, neboť vždy je stížen obecnou preventivní povinností, a neučiní-li tak, dopustí se přestupku, spočívajícího v porušení § 4 písm. a) zákona o provozu. K obdobným závěrům dospěl i Krajský soud v Brně, dle kterého k naplnění znaků skutkové podstaty přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) ve spojení s § 4 písm. a) zákona o provozu postačuje pouhé porušení preventivní povinnosti a s tím spojené potenciální ohrožení právem chráněných zájmů (srov. rozsudek ze dne 9. 2. 2023, č. j. 34 A 7/2022 – 35, bod 16).
82. Soud nemohl vejít na argumentaci žalobce, že žalovaný řádně neodůvodnil svůj závěr o tom, že žalobce své chování podmínkám nepřizpůbil. Je tomu tak proto, že žalovaný v napadeném rozhodnutí zcela jednoznačně uvedl, že žalobce vjel do místa, o kterém věděl, že má zhoršenou sjízdnost, a následně způsobil dopravní nehodu, kdy jako zkušený řidič mohl předpokládat, co může nastat ve chvíli, kdy se mu těžké vozidlo smekne ve vyjetých kolejích. Žalovaný rovněž srozumitelně vysvětlil, že když žalobce registroval zúžený profil vozovky, na které byly vyjeté koleje, měl přizpůsobit své chování tomuto stavu (například zvolit jinou trasu odjezdu).
83. Podle stanoviska soudu lze popsané jednání jednoznačně hodnotit jako porušení obecné preventivní povinnosti, žalobce ostatně tímto jednáním způsobil materiální škodu. Žalovaný zároveň důvodně poukazoval na skutečnost, že ke vzniku odpovědnosti žalobce postačovalo i nedbalostní zavinění. Pokud žalobce svou obecnou preventivní povinnost nesplnil, jde to pouze k jeho tíži. Dílčí argumentace žalobce výkladem pojmu povětrnostní podmínky dle § 26 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích proto nemůže obstát.
84. Lze tak uzavřít, že žalovaný (oproti prvostupňovému rozhodnutí) právem posoudil jednání žalobce jako porušení povinností plynoucích z § 4 písm. a) zákona o provozu, neboť znaky této skutkové podstaty byly naplněny.
85. Pro úplnost soud uvádí, že žalobci byla v průběhu odvolacího řízení dána možnost, aby se ke změně právní kvalifikace vyjádřil (Oznámením ze dne XXX, č. j. XXX, doručeným dne XXX).

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

86. Námitky nejsou důvodné.
87. Ve vztahu k hodnocení míry společenské škodlivosti přestupku žalovaný správně poukázal na ustálenou judikaturu Nejvyššího správního soudu (rozsudky ze dne 14. 12. 2009, č. j. 5 As 104/2008 – 45, a ze dne 30. 3. 2011, č. j. 1 Afs 14/2011 – 62). Zdejší soud k tomu dále odkazuje na jiný přílehlavý rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 2. 2015, č. j. 3 As 92/2014 – 32, dle kterého: „*Formální znaky přestupkového jednání jsou koncipovány tak, aby naplňovaly v běžných případech i znaky materiální. Pouze v případě, kdy existují významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek.*“ Tento závěr následně převzala také komentářová literatura (srov. RIGEL, Filip. § 5 Přestupek. In: BOHADLO, David, Jan BROŽ, Stanislav KADEČKA, Petr PRŮCHA, Filip RIGEL a Vít ŠŤASTNÝ. Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-1-5]. ASPI_ID KO250_2016CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X). Tato ustálená judikatura Nejvyššího správního soudu byla inspirována judikaturou Nejvyššího soudu ČR, týkající se otázky posuzování naplnění materiálního znaku trestného činu. Lze tak uzavřít, že materiální stránka přestupku nebude naplněna v případech, když stupeň nebezpečnosti pro společnost nebude vyšší než nepatrný (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 2011, č. j. 1 Afs 14/2011 – 62). Závěry správních orgánů o naplnění materiálního znaku přestupku je proto nezbytné důsledně odůvodňovat především v hraničních případech. Příkladem lze uvést, že v případě posuzovaném Nejvyšším správním soudem ve věci sp. zn. 5 As 104/2008 bylo projednáváno překročení maximální povolené rychlosti toliko o 2 km/h, přičemž za takovýchto okolností bylo nutno blíže zkoumat, zda byla materiální stránka přestupku naplněna. V nyní projednávané věci žalovaný ostatně i těmto požadavkům dostal a své rozhodnutí řádně odůvodnil.
88. Soud opětovně uvádí, že žalobou napadené rozhodnutí není nepřezkoumatelné ani pro nedostatek důvodů, ani pro nesrozumitelnost. Ze správního spisu a obou rozhodnutí správních orgánů jednoznačně plyne, že se zabývaly všemi okolnostmi spáchání jednání majícího znaky přestupku žalobcem, které by byly s to snížit jeho společenskou nebezpečnost. Žalovaný se zároveň vypořádal se všemi zásadními námitkami, jež žalobce vznesl v průběhu správního řízení. Konkrétně žalovaný zvážil, že k dopravní nehodě došlo během jízdy od zásahu, nikoli během jízdy na místo zásahu. Zároveň zkoumal, zda byl žalobce v režimu pohotovosti, zda byl pod tlakem časového limitu pro návrat na základu, a zda mohl zvolit odlišnou odjezdovou trasu. K tomu soud připomíná zjištění z provedeného dokazování před soudem shlednutím videozáznamu, z něhož vyplynulo, že žalobci bylo nabídnuto uvolnění alternativní odjezdové trasy, žalobce však bez hlubšího zvážení zvolil cestu vpřed ulicí A.
89. Nelze přisvědčit ani tvrzení žalobce, že žalovaný jeho námitky k otázce času k návratu interpretoval nesprávně. Z rozhodnutí žalovaného je totiž patrné, že vzal v úvahu veškeré relevantní okolnosti, tedy jak formální, tak neformální důvody, které mohly žalobce motivovat k urychlenému návratu na základnu. Žalovaný dostatečně odůvodnil, že je nutno odlišně přistupovat k jízdě na místo zásahu a k jízdě z místa zásahu. Nadto žalovaný na návrh žalobce předvolal k prošetření relevantních okolností svědky - účastníky výjezdu L. H. a Z. F. V rámci tohoto šetření nebyly zjištěny žádné významné okolnosti, které by vyloučily naplnění materiálního znaku daného přestupku žalobce. Výpovědi svědků nijak nevyvracejí

závěry žalovaného, neboť z nich neplyne, že by žalobce dostatečně přizpůsobil svůj postup stavu pozemní komunikace.

90. O vysoké kluzkosti pozemní komunikace na ul. A přitom nebylo mezi stranami sporu. S ohledem na tuto skutečnost, dále s ohledem na změnu právního hodnocení žalovaným (žalovaný shledal vinu žalobce již v tom, že jízdu po vozovce v takovémto stavu realizoval), a rovněž s ohledem na dostatečné skutkové podklady spisového materiálu se soud ztotožnil se závěry žalovaného, že provedení navržených výsledků policistů a dělníka údržby by bylo za daných okolností nadbytečné. V podané žalobě žalobce na tyto návrhy ve správním řízení pouze poukázal a neoznačil je řádně jako důkazní návrhy pro řízení před soudem, soud je proto za návrhy důkazů nepovažoval a nerozhodoval o nich.
91. Soud k tomu zdůrazňuje, že jízda doleva a dále dopředu ulicí A nebyla jedinou možností odjezdu z místa zásahu. Jak potvrzuje zvuková stopa videozáznamu provedeného jako důkaz před soudem, odlišný příslušník bezpečnostního sboru se žalobce dotázal, zda žádá uvolnit odjezdovou trasu, aby mohl z místa zásahu vycouvat. Ze záznamu 1 je patrné, že žalobce bez výraznějšího zaváhání tuto nabídku odmítl a rozhodl se, že pojedje směrem dopředu. Ze záznamů 1 a 2 v jejich souhrnu je zároveň zřejmé, že žalobce pokračoval v jízdě dopředu po ulici A i přesto, že mu při pomalém průjezdu s průběžným zastavováním vozidlo V1 již jednou „cuklo“ směrem doprava k zaparkovanému osobnímu automobilu Audi. Již v tu chvíli panovaly v kabině vozidla V1 obavy, zda nedošlo k nárazu, a vozidlo V1 řízené žalobcem muselo od zaparkovaného vozu Audi couvat, aby mohlo v jízdě vpřed po ulici A následně pokračovat. Tento incident měl být přitom pro žalobce dostatečným varováním, že další jízda těžkým vozidlem V1 zvláštní konstrukce po ulici A s sebou nese za těchto podmínek nepřiměřené riziko. Žalobce však situaci podcenil, neboť i po tomto incidentu pokračoval v jízdě dopředu, a to dokonce ještě méně opatrným způsobem (bez průběžného zastavování), aniž by v rozhodný moment blíže zkoumal stav a sjízdnost vozovky, což vyústilo v dopravní nehodu.
92. Nado to je ze záznamu 1 zřejmé, že ačkoli měl žalobce již při jízdě kolem vozidla Audi potíže, nevyužil nabídku osádky na odklizení vozidel. Žalobci přitom nic nebránilo, trval-li na pokračování v jízdě vpřed ulicí A, aby po prvním incidentu se sklouznutím vozidla požádal osádku o odklizení všech automobilů podél cesty.
93. Lze tak uzavřít, že z obsahu spisového materiálu a provedeného dokazování vyplynulo, že žalobce jako profesionální řidič těžkého nákladního vozidla HZS, které má atypickou konstrukci, nevyužil možnosti zvolit jinou trasu, vjel do namrzlé ulice, a ačkoli mu již jednou v průběhu jízdy touto ulicí vozidlo uklouzlo, nedbal tohoto varování a nabídky kolegů na odklizení v ulici stojících vozidel a pokračoval v jízdě dále, aby následně narazil do stojícího vozidla třetí osoby (poškozeného). Stupeň nebezpečnosti popsání jednání žalobce pro společnost byl tedy bez pochyby vyšší než nepatrný.
94. Z uvedeného je zřejmé, že se o hraniční případ ve smyslu výše uvedené judikatury nejedná.
95. Soud pro úplnost dodává, že byť byl materiální znak jednání majícího znaky přestupku v posuzovaném případě naplněn, správní orgány zvážily relativně nižší míru společenské nebezpečnosti při ukládání kázeňského trestu, jež byl v rámci výčtu přípustných kázeňských trestů dle § 51 zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů uložen jako druhý nejmírnější trest. Na tomto místě soud opětovně uvádí, že žalovaný s ohledem na okolnosti věci žalobci nabídl podmíněné upuštění od uložení kázeňského trestu, žalobce

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

však tuto nabídku odmítl a trval na své nevině (protokol, z jednání poradní komise ze dne XXX, č. j. XXX).

96. Námitky nejsou důvodné.
97. Soud nevešel ani na tvrzení žalobce, že na něj žalovaný v průběhu správního řízení přenášel důkazní břemeno. Skutková zjištění obsažená ve správním spise poskytovala dostatečné podklady k tomu, aby žalovaný mohl s dostatečnou mírou jistoty učinit závěr, že žalobce nepřizpůsobil své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Ani argumentace zásadou *in dubio pro reo* proto není na místě.
98. K žalobní námitce, že měl žalovaný k posouzení otázky, zda mohl žalobce dopravní nehodě zabránit, ustanovit znalce, soud uvádí, že žalovanému bylo zákonem svěřeno rozhodování o odvolání v řízeních o jednání majícím znaky přestupku. Posuzování situací vzešlých z jízdy hasičskými vozy tedy patří mezi jeho běžnou agendu. Nenastanou-li zvláštní okolnosti, lze tak důvodně předpokládat, že je žalovaný k této činnosti vybaven dostatečnými odbornými znalostmi. Byť lze označit žalovaným užitě slovní spojení „laický pohled“ za nepřiléhavé, je nutno zohlednit věcnou argumentaci žalovaného v žalobou napadeném rozhodnutí. V něm žalovaný vysvětlil, že žalobce mohl dopravní nehodě zabránit např. výběrem odlišné odjezdové trasy, a že měl a mohl předvídat možné sesunutí při pohybu vozidla tohoto typu ve vyjetých zamrzlých kolejích. Dle názoru zdejšího soudu takového posouzení nevyžadovalo žádné mimořádné či zvláštní odborné znalosti nad rámec běžných znalostí nezbytných k činnosti žalovaného a vyplývajících z jeho působnosti. Žalovaný tak mohl tyto závěry učinit sám, na základě vlastních znalostí a zkušeností. Soud ostatně žádné nelogičnosti či nedostatky stran technických otázek v napadeném rozhodnutí neshledal.
99. Odborné vyjádření předložené žalobcem nemůže na výše uvedených závěrech ničeho změnit. Žalobci bylo žalovaným kladeno za vinu to, že vjel těžkým vozidlem V1 atypické konstrukce do zúženého profilu zledovatělé vozovky, ve které byly vytvořené zledovatělé koleje, a tím nepřizpůsobil své chování dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám. Odborné vyjádření přitom se skutečností, že komunikace byla kluzká, operuje. Žalobce ostatně sám na kluzkost vozovky při ústním jednání před zdejším soudem poukázal. Za situace, kdy žalovaný shledal vinu žalobce již ve skutečnosti, že jízdu po vozovce v takovémto stavu realizoval, je otázka, jakou rychlostí se vozidlo V1 řízené žalobcem pohybovalo, již druhotná.
100. Nadto věrohodnost Odborného vyjádření snižuje fakt, že jeho zpracovatel jako variantu vzniku nehodové situace uvedl, že se vozidlo V1 před nehodovým dějem pohybovalo levotočivým obloukem. Tento předpoklad byl jednoznačně vyvrácen důkazem videozáznamy. Z nich je totiž patrné, že vozidlo v době nehody již jelo rovně po ul. A. Pokud jde o alternativní variantu vzniku nehody předestřenou v Odborném vyjádření, tedy že mohlo dojít ke sklouznutí vozidla V1 směrem doprava, takovýto závěr nijak nevyvrací skutkové závěry žalovaného a žalovaným provedené právní hodnocení. Právě naopak, je s nimi zcela v souladu, neboť žalovaný sám opakovaně poukazoval na špatný stav pozemní komunikace v ul. A. Ke tvrzeným nedostatkům dokumentace dopravní nehody se pak soud již vyjádřil výše.
101. Z výše uvedených důvodů soud ani nezvažoval zadání znaleckého posudku v řízení před soudem, neboť by bylo nadbytečným.
102. Námitky nejsou důvodné.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

V. Závěr a náklady řízení

103. S ohledem na shora uvedené soud žalobu jako nedůvodnou podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
104. Výrok o nákladech řízení je dán ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl ve věci procesně úspěšný, žalovanému správnímu orgánu, který měl úspěch, však důvodně vynaložené náklady řízení nevznikly.

Poučení:

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. 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.

Praha 24. ledna 2024

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu