



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích rozhodl samosoudcem JUDr. Janem Dvořákem, v právní věci

žalobce: J. T.

zastoupený advokátem Mgr. Ing. Jiřím Horou
sídlem Moravské náměstí 15, 602 00 Brno

proti

žalovanému: **Krajský úřad Pardubického kraje, IČ 70892822**
sídlem Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

v řízení o žalobě proti rozhodnutí Krajského úřadu Pardubického kraje ze dne 14. 11. 2023,
č. j. KrÚ 92440/2023/ODSH/16

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobce se včasnou žalobou domáhal soudního přezkumu v záhlaví tohoto rozsudku označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo zamítnuto odvolání a potvrzeno rozhodnutí Městského úřadu Lanškroun ze dne 6. 4. 2023, č. j. MULA 12133/2023, jímž byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon

o silničním provozu“ nebo „zákon č. 361/2000 Sb.“). Tohoto přestupku se žalobce dopustil tím, že dne 01. 10. 2022 v době kolem 16:20 hodin, jako řidič motocyklu tovární značky BMW R 120 GS ADVENTURE, registrační značky X (dále též „motocykl“), při jízdě po pozemní komunikaci II. třídy č. 311 v km 66,6, ve směru jízdy od obce Horní Čermná – Nepomuky na obec Lanškroun, nepřizpůsobil rychlost jízdy vlastnostem motocyklu a dalším okolnostem (mokrý a blátem znečištěná vozovka pozemní komunikace), které mohl předvídat, neboť byl na znečištění vozovky pozemní komunikace upozorněn dopravním značením postupně snižujícím nejvyšší dovolenou rychlost (70 km/h, 50 km/h a 30 km/h) a rovněž dopravním značením č. A8 – „Nebezpečí smyku“. V důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy mokrému a znečištěnému povrchu, tedy okolnostem, na něž byl žalobce předem upozorněn dopravním značením, následně na znečištěném povrchu ztratil stabilitu a spadl s motocyklem na pozemní komunikaci, přičemž tímto jednáním žalobce dle žalovaného rozhodnutí porušil ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle něhož rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Za tento přestupek byla žalobci uložena pokuta ve výši 1 500 Kč a povinnost nahradit náklady řízení ve výši 6 000 Kč. Žalobce navrhl, aby soud žalované rozhodnutí zrušil. Žalobce odůvodnil žalobu následujícím způsobem.

2. Předně uvedl, že dopravní nehodu nezpůsobil svým jednáním, ale k té došlo v důsledku toho, že vozovka byla silně znečištěna bahnem, kdy samotný tento jev je zcela „jednoznačně protiprávní“. Za příčinu tohoto stavu považoval protiprávní stav na vozovce, kdy v bezprostřední blízkosti místa nehody byla realizována sklizeň kukuřice za využití zemědělské techniky, která vyjížděla přes vyústění z polní cesty, a právě tato technika způsobila silné znečištění vozovky blátem. Po žalobci jako po řidiči nemohlo být oprávněně požadováno, aby předvídal protiprávní jednání třetí osoby. Toto protiprávní jednání třetí osoby, tj. společnosti SILYBA a. s., správní orgány pominuly, tj. pominuly skutečnost, že společnost SILYBA a. s. nezajistila očištění vozidel a pozemní komunikace. Žalobce poukázal i na skutečnost, že tato společnost byla uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 142b odst. 1 písm. g) zákona o pozemních komunikacích, za jednání, kdy nezajistila v souvislosti s odvozem sklizené kukuřice, aby vozidla při vyjíždění z pole na pozemní komunikaci v místě nehody byla řádně očištěna a prováděla činnost, kdy na uvedenou komunikaci osadila bez povolení příslušného silničního úřadu dopravní značku omezující nejvyšší dovolenou rychlost a dopravní značku A8 nebezpečí smyku. Protiprávní stav byl vyvolán jednáním jiného subjektu, nikoliv žalobce. Rovněž i samotný výjezd z pole nebyl v místě, kde by již existoval, ale byl vytvořen pracovníky společnosti Syliba a. s., což není „přípustné jednání“. Dále žalobce zpochybnil znalecký posudek, který byl podkladem pro vydání žalovaného rozhodnutí, namítl, že 16–18 metrů není vzdálenost, na kterou by mohl adekvátně reagovat, když znalec uvedl, že znečištěnou vozovku mohl žalobce rozpoznat pouhých 16–18 metrů předem. Navíc znalec ohledal místo nehody tři měsíce po nehodě, kdy podmínky dané jízdou na místě již dávno nebyly, dle znaleckého posudku se měl pohybovat rychlostí 40 km/h, jde však pouze o znalecký odhad. Dále uvedl, že sice „*nechci napadat posudky znalce jako takové*“, avšak je nutné zmínit se, že znalec měl zcela evidentně chybné nebo nepřesné vstupní podklady. Znalec vycházel pouze z fotografií, dopravní značení tam bylo umístěno protiprávně. Není zdokumentováno, zda byly dodrženy minimální

vzdálenosti mezi značkami tak, aby mohl na ně žalobce reagovat. Rovněž není pravdou, že by žalobce měl jet po pravém okraji vozovky a následně vjet do protisměru, žalobce jel od počátku při středu vozovky. Nesprávný je i závěr o tom, že kdyby respektoval dopravní značky a vjel by do daného úseku rychlostí 30 km/h, tak že když by v tom případě vjel rychlostí cca 10 km/h do znečištěné části, tak že by nemohlo dojít k nehodě. Podle znaleckého posudku by bylo sice možné nehodě zabránit, ale žalobce by nesměl vyvolat žádný impuls (brždění, zatačení), který by vedl k podklouznutí kola a uvedení motocyklu do nestabilní polohy. Správní orgán tak v podstatě dospěl k závěru, že žalobce měl jet rychlostí maximálně 10 km/h a zároveň nezatačat a ani nebrzdit, aby nedošlo k nehodě, stav vozovky byl však takový, že pro jednostopé vozidlo byla vozovka nesjízdná bez ohledu na rychlost jízdy. Žalobce tedy měl za to, že jako řidič nemůže být absolutně odpovědný za jakoukoliv nehodu jen proto, že nepřizpůsobil rychlost a styl jízdy stavu komunikace. Rovněž není pravdou, že v době nehody přšelo, z čehož vycházel znalec, přšet začalo až 20 minut po nehodě, k tomu navrhl výslech svědka, policisty M.

3. Žalovaný ve vyjádření k žalobě odkázal na žalované rozhodnutí, navrhl, aby soud žalobu zamítl.
4. Krajský soud přezkoumal žalovaného rozhodnutí v mezích žalobních bodů v řízení vedeném podle ust. § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném znění (dále jen „s.ř.s.“), přičemž dospěl k následujícím skutkovým a právním závěrům.
5. Zásadním a pro posouzení zákonnosti žalovaného rozhodnutí rozhodným hlediskem byla skutečnost, že v projednávané věci byla dostatečně prokázána vina žalobce, která zpravidla postačuje k vydání rozhodnutí, že se obviněný (žalobce) dopustil zmíněného přestupku. Podle závěru vysloveném v usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 14. 1. 2021, č. j. 5 As 126/2011-68, publ. pod č. 3014/2014 Sb. NSS „v řízení o přestupku postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu potřebném pro rozhodnutí o přestupku“. V nyní posuzované věci správní orgány dostaly tomuto požadavku. Podklady, které správní orgány použily ke zjištění skutkového stavu a k prokázání žalobcovi viny, plně postačovaly k vydání rozhodnutí, že se žalobce dopustil zmíněného přestupku, přičemž žalobcem uplatněné námitky nemohly samy o sobě bez dalšího vyvrátit závěry správních orgánů o existenci viny žalobce. Správní orgány vycházely z dostatečných podkladů, zejména v dané věci vycházely ze znaleckého posudku. Z tohoto posudku vyplynul závěr, že pokud by se žalobce, jako řidič motocyklu, pohyboval nejvyšší povolenou rychlostí v daném úseku a respektoval by před místem nehody umístěné dopravní značení omezující rychlost dopravní značení B20a Nejvyšší dovolená rychlost (omezení rychlosti z 70 km/h, 50 km/h a nakonec i 30 km/h) a dopravní značku č. A 8 – Nebezpečí smyku, tak měl možnost přizpůsobit rychlost své jízdy stavu pozemní komunikace v místě nehody znečištěné zemědělskou technikou podílející se na sklizni kukuřice, tedy měl možnost před znečištěným úsekem vozovky v případě dodržení nejvyšší povolené rychlosti zastavit a nemusel dojít k nehodě.
6. Žalobce v žalobě uplatnil v podstatě tři žalobní body, jak vyplývá i ze závěrů žaloby uvedené v části IV, tj. že
 1. stav na vozovce (bahno) byl protiprávní stav a byl vyvolán protiprávním jednáním třetí osoby (obchodní společnost SILYBA a. s., která prováděla sklizeň kukuřice a následný její odvoz jejími vozidly);

2. dopravní značení, které žalobce měl respektovat, bylo na místě instalováno chybně a v rozporu s právními předpisy a
 3. správní orgány vycházely z chybných vstupních informací (v důsledku toho i znalec – v době nehody nepršelo, místo, kde měl žalobce vjet na znečištěný úsek atd.).
7. První žalobní bod se týká otázky vlivu spoluzavinění dopravní nehody jiným účastníkem silničního provozu na odpovědnost žalobce za uvedený přestupek. Stěžejní námitkou žalobce, kterou uplatnil i v přestupkovém řízení, bylo jeho tvrzení o tom, že dopravní nehodu nezpůsobil on, ale ta byla způsobena protiprávním stavem, jenž byl vyvolán protiprávním jednáním třetí osoby, tj. v daném případě společností SILYBA a. s., která prováděla sklizeň kukuřice a vozidla zajišťující odvoz kukuřice znečistila vozovku v místě nehody. Touto námitkou se zabýval již správní orgán I. stupně, který k ní uvedl v podstatě tento závěr: „Z fotodokumentace obviněného bylo zjištěno, že pravý jízdní pruh nebyl znečištěný a byl suchý. Ve znaleckém posudku č. 91-2/23 na straně 16–18 se znalec vyjadřuje k rozhledovým poměrům a přiměřené rychlosti rozhledu. Z předloženého spisového materiálu (fotodokumentace) je zřejmé, že začátek úseku znečištěného pohybem zemědělské techniky (výjezd z pole po levé straně ve směru jízdy motocyklu) se nachází na horizontu, na konci stoupání z pohledu příjezdějícího řidiče motocyklu BMW. Při místním šetření a ohledání úseku a místa dopravní nehody podepsaným znalcem bylo zjištěno, že řidič motocyklu BMW mohl rozpoznat znečištěnou vozovku nejdříve ve vzdálenosti cca 16-18 m před znečištěným úsekem. Za pomoci podpůrných výpočtů znalec zjistil, že pokud by se řidič motocyklu pohyboval nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h, nemohl za daných podmínek (reakce řidiče 1618 m před znečištěným úsekem, mokrá vozovka) možnost zastavit před znečištěným úsekem intenzivním snižováním rychlosti, ani při pohybu rychlostí v daném úseku stanovenou přechodným dopravním značením (30 km/h). Z výpočtu je dále zřejmé, že v daném případě by se řidič motocyklu BMW pohyboval na začátku znečištěného úseku rychlostí 10 km/h. Znalec dále pomocí souborů vypočítal, maximální rychlost pohybu motocyklu BMW, rychlost přiměřenou rozhledu, tak aby byl motocyklista za daných podmínek schopen zastavit před znečištěným úsekem vozovky na dráze cca 17m. Řidič motocyklu BMW se musel v okamžiku reakce pohybovat rychlostí cca do 28 km/h. Dle správního orgánu, mohl řidič motocyklu BMW předpokládat zhoršenou sjízdnost silnice vzhledem k tomu, že před znečištěným úsekem byla umístěna soustava svislých dopravních značek přechodně upravujících nejvyšší dovolenou rychlost a dále výstražná značka č. A8 „Nebezpečí smyku“, která upozorňuje na místo, kde účastník silničního provozu brozí nebezpečí smyku a kde musí dbát zvýšené opatrnosti. Z uvedeného plyne, že dopravní značení umístěné na silnici II/311 v km 66,6 ve směru na obec Lanškroun poskytovalo informaci, že následuje úsek, kde brozí vznik smyku vozidla. Nešlo sice o upozornění na aktuální úsek znečištěné komunikace, jedná se však o obecné varování řidičům, že vjíždí do úseku, kde je zvýšené nebezpečí možného smyku vozidla i za neztížených povětrnostních podmínek, a to bez ohledu na to, zda v dotčeném úseku skutečně takové závady v danou chvíli nacházejí či nikoliv. Povinností řidiče je dbát dopravního značení a v případě výstražných značek dbát zvýšené opatrnosti ve vztahu k možnému nebezpečí, které signalizují. Dle správního orgánu, pokud by řidič motocyklu jel přiměřenou rychlostí rozhledu v tomto případě rychlostí do 28 km/h mohl s motocyklem před znečištěnou vozovkou zastavit. Dle správního orgánu se v tomto konkrétním případě nejedná o závadu ve sjízdnosti komunikace, neboť řidič motocyklu BMW byl upozorněn výstražnou značkou, že vjíždí do úseku, kde je zvýšené nebezpečí možného smyku vozidla i za neztížených povětrnostních podmínek, a dále pokud by se s motocyklem pohyboval rychlostí přiměřené rozhledu (horizont) tedy rychlostí do 28 km/h, což

je rychlostí mírně pod nejvyšší dovolenou rychlost (30 km/h) v daném úseku, mohl s motocyklem před znečištěným úsekem komunikace zastavit, což neučinil a pokračoval v jízdě po znečištěném úseku vozovky cca 32m (dle znaleckého posudku) chtěl s motocyklem přejet vlevo do protisměrného jízdního pruhu, který nebyl znečištěný, přičemž v důsledku impulsu vyvolaném obviněným zatočením vlevo (dle výpovědi obviněného v rámci ústního jednání) při zjištěné rychlosti 42 km/h (dle znaleckého posudku), došlo ke ztrátě stability motocyklu a pádu obviněného na vozovku.

Správní orgán tedy příčinu dopravní nehody vidí v jednání obviněného, který porušil ust. § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, dle kterého musí řidič 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.“

8. Z uvedeného vyplývá, že žalobce byl s dostatečným předstihem informován dopravním značením o tom, že může následovat úsek pozemní komunikace, kde hrozí riziko smyku, a navíc v daném místě byla nejvyšší povolená rychlost omezena na 30 km/h, tedy žalobce mohl důvodně předpokládat, že v dalším úseku pozemní komunikace může dojít ke smyku vozidla, a to tím spíše, když, jak uvedl výstižně žalovaný, „zvláště pokud jel na jednopásmovém motorovém vozidle“. Ze znaleckého posudku vyplynulo, že pokud by žalobce jel rychlostí nejvýše povolenou, zastavil by včas před začátkem znečištěného povrchu pozemní komunikace. V daném případě tedy nemohlo být aplikováno ustanovení § 26 odst. 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, podle něhož závadou ve sjízdnosti pro účely tohoto zákona se rozumí taková změna sjízdnosti dálnice, silnice nebo místní komunikace, kterou nemůže řidič vozidla předvídat při pohybu vozidla přizpůsobením stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům. K tomu je třeba dále uvést, že není sporu mezi účastníky o tom, že v místě havárie byl povrch komunikace silně znečištěn blátem z pole od zemědělské techniky, která zde prováděla sklizeň kukuřice, ostatně z této skutečnosti vycházel i znalecký posudek, který byl podkladem pro vydání žalovaného rozhodnutí a není sporu ani o tom, že obchodní společnost, která tuto sklizeň prováděla, tj. SILYBA a. s., byla uznána vinnou ze spáchání přestupku podle § 42b odst. 1 písm. g) zákona o pozemních komunikacích, když nezajistila, aby vozidla při vyjíždění z pole byla řádně očištěna, v důsledku čehož došlo ke znečištění této silnice. Toto tvrzení žalobce doloženém vyjádřením správního orgánu I. stupně ze dne 6. 12. 2023, které doložil žalobce k žalobě, nerozporoval žalovaný ani ve vyjádření k žalobě, jedná se o nespornou skutečnost a není třeba provádět k ní žalobcem navrhované dokazování. Zároveň je třeba ale uvést, že protiprávní jednání třetí osoby v daném případě nemohlo zbavit žalobce jeho povinnosti za zmíněný přestupek. Odpovědnost za přestupek je vždy posuzována individuálně (srov. rozsudek NSS ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019-30, bod 19). Ve vztahu ke každému účastníku dopravní nehody „je tedy třeba posoudit, zda jednal protiprávně a zda jeho jednání je v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody, tzn., že i řidič jedoucí v souladu s právními předpisy podle § písm. a) zákona o silničním provozu povinen reagovat včas na situaci v silničním provozu, byť zapříčiněnou protiprávním jednáním jiného řidiče“ (srov. rozsudek NSS ze dne 24. 6. 2021, č. j. 3 As 285/2019-30, bod 19). Nelze opomenout, že „v souladu s výjimkou ze zásady omezené důvěry nemůže řidič motorového vozidla spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá

povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi“ (srov. rozsudek NSS ze dne 27. 8. 2014, č. j. 1 As 97/2014-129). V daném případě byl to žalobce, kdo vzhledem k výše popsané situaci k provozu na pozemní komunikaci, kde došlo k nehodě, se nemohl spoléhat na dodržení dopravních předpisů jiným účastníkem provozu na pozemní komunikaci, když vzhledem k umístěnému dopravnímu značení před místem nehody byl povinen dbát zvýšené opatrnosti a měl s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno zmíněné nehodě, navíc tím spíše, když uvedeným znaleckým posudkem bylo prokázáno, že kdyby žalobce respektoval uvedené dopravní značení, mohl bezpečně před znečištěným místem zastavit a k nehodě by nemuselo dojít. Žalobce se tedy nemohl zprostit své odpovědnosti za uvedený přestupek poukazem na protiprávní jednání třetí osoby, tj. společnosti SILYBA, a. s., která způsobila v souvislosti se sklizní kukuřice znečištění vozovky v místě.

9. V dalším žalobním bodě žalobce brojil proti umístění dopravního značení, které *„na místě bylo nelegálně“*. Ze zákona o silničním provozu, prováděcích předpisů ani z jiných právních předpisů nelze dovodit, že by účastník provozu na pozemních komunikacích sám mohl činit soudy o zákonnosti dopravní značky a na základě svého hodnocení se rozhodnout, zda se zákazem vyjádřeným danou značkou bude či nebude řídit (srov. usnesení Ústavního soudu ze dne 6. 1. 1998, sp. zn. I. ÚS263/97, dále rozsudek krajského soudu v Hradci Králové – pobočka v Pardubicích ze dne 17. 10. 2007, č. j. 54 Ca 4/2007-146 a rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009-83). Účastník silničního provozu se musí řídit dopravním značením, a to i tehdy, *„když se mu to jeví jako nevhodné, nepohodlné či neúčelné. Porušení řídit se dopravním značením není přestupkem pouze v případě okolností upravených v příslušných právních předpisech, tj. mimo jiné v případě krajní nouze či nutné obrany“* (srov. rozsudek NSS ze dne 26. 8. 2009, č. j. 1 As 57/2009-51). Pokud by se jednalo o nezákonně umístěnou dopravní značku, právní řád poskytuje možnost, jak se domoci zjednáání nápravy. Děje se tak ovšem ve zcela jiném řízení, než je rozhodování o přestupcích, přičemž tato řízení nelze zaměňovat. Dopravní značka je opatřením obecné povahy, o jejím zrušení není oprávněn rozhodovat správní orgán v řízení o přestupku, soudní řád správní obsahuje vlastní procesní režim o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části (§ 101a - §101d s.ř.s.).
10. Z pokladů rozhodnutí nevyplývá, že by uvedené dopravní značky nebyly jasně a plně viditelné a že z nich by žalobce nemohl vyvodit, že by se mohlo jednat o značku, kterou by nebylo třeba respektovat (srov. rozsudek NSS ze dne 30. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009-83). Uvedené dopravní značky jsou správním aktem, kterému svědčí presumpce správnosti, přičemž *„to znamená, že se na dopravní značku musí nahlížet jako na zákonnou, dokud není prokázán opak, tedy až do okamžiku, kdy k tomu příslušný orgán vysloví její nezákonnost. K tomu ovšem v době spáchání přestupku a dle obsahu správního spisu ani následně nedošlo“* (srov. rozsudek NSS ze dne 31. 3. 2010, č. j. 8 As 68/2009-83). Tento žalobní bod, stejně jako předchozí výše uvedený, považoval krajský soud za nedůvodný.
11. Poslední žalobní bod směřoval proti znaleckému posudku, přičemž námitky proti němu uplatnil žalobce i v přestupkovém řízení. Žalovaný k odvolací námitce, která směřovala proti znaleckému posudku, správně zdůraznil, že při hodnocení důkazu znaleckým posudkem je třeba zabývat se tím, zda posudek znalce má všechny formální náležitosti, zda závěry uvedené ve vlastním posudku jsou náležitě odůvodněny a zda jsou podloženy obsahem nálezu, zda znalec vyčerpal úkol, jak mu byl zadán, zda přihlédl ke všem skutečnostem s nimiž se měl vypořádat a zda jeho závěry jsou podloženy výsledky řízení a

nejsou v rozporu s výsledky ostatních provedených důkazů (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 6. 5. 2016, sp. zn. 21 Cdo 10557/215, který lze per analogiam vztáhnout i na hodnocení důkazu provedeného ve správním řízení). V daném případě se krajský soud shoduje se závěrem žalovaného, že pokud se týče vlastní polemiky žalobce se znaleckým posudkem, je třeba uvést, že žalobce není znalcem a není dostatečně odborně způsobilým posoudit všechny okolnosti dané dopravní nehody, přičemž hodnocením věcné správnosti znaleckého posudku se správní orgán a potažmo i soud nemůže zabývat. V dané věci byl vyhotoven podrobný znalecký posudek, vychází i z provedených výpočtů, přičemž se podrobně zabýval jízdou motocyklu v předmětné době a místě a dopravní nehodou z technického hlediska, veškeré závěry ve znaleckém posudku jsou ucelené, logické a podpořené příslušnými argumenty. Námitku, že pokud znalec uvedl, že znečištěnou vozovku mohl žalobce rozpoznat pouhých 16–18 metrů předem, což podle názoru žalobce není vzdálenost, která by mu umožnila adekvátně reagovat, tak podle znalce žalobce, pokud by jel maximální rychlostí v místě povolenou, tak by mohl za daných podmínek zastavit ještě před znečištěným úsekem. Žalobce však podle znalce jel rychlostí v rozmezí 42–48 km/h, což pochopitelně podle jeho názoru nemůže vzdálenost 16–18 metrů předem umožnit adekvátně reagovat. Žalobce však nebyl oprávněn nerespektovat dopravní značky omezující rychlost až na 30 km/h a jet vyšší rychlostí, což zcela pominul, přičemž při rychlosti, kterou dle znaleckého posudku skutečně jel, nemohl adekvátně reagovat. Podstatné je, že ze znaleckého posudku vyplývá závěr, že kdyby žalobce dodržel výše uvedené dopravní značení (navíc k tomu patřila i dopravní značka upozorňující na nebezpečí smyku), tak mohl adekvátně reagovat, tedy zastavit ještě před znečištěným úsekem. Žalobce v žalobě uvedl, že nechce napadat postupy znalce jako takové, ale že brojí proti chybným a nepřesným vstupním podkladům, ze kterých znalec vycházel. Tyto jeho námitky jsou však pouze spekulativního charakteru, například žalobce má pochybnosti o tom, zda „*vůbec byly dodrženy minimální vzdálenosti mezi značkami*“ a že vzdálenost značek byla odhadnuta znalcem pouze podle fotografií a že značky byly vidět „*špatně a nesouvisle*“. Ze znaleckého posudku a z podkladů rozhodnutí však nevyplývají takové závěry, které by tyto spekulativní úvahy potvrzovaly. Není pravdou, že by znalec vycházel pouze z fotodokumentace při posuzování dopravně technické situace na místě nehody, provedl i zaměření přenosného dopravního značení, které se nacházelo v daném místě v době dopravní nehody, přičemž dopravní značení bylo dle znalce v úseku a místě dopravní nehody umístěno v souladu s technickými podmínkami TP65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikaci a TP66 – Zásady pro označování pracovních míst na PK. Z uvedeného znaleckého posudku je podstatný závěr, že pokud by žalobce respektoval uvedené dopravní značení a pohyboval se rychlostí do cca 28 km/h, tak by nejenže měl možnost zastavit před znečištěným úsekem, ale že by se v takovém případě pohyboval po znečištěném úseku cca 10 km/h a s největší pravděpodobností by dopravní nehodě zabránil. Další námitky nemohou na tomto závěru nic změnit, například tvrzení žalobce o tom, že jel od počátku při středu vozovky, tedy že nejel napřed po pravém kraji vozovky, která byla znečištěna a následně přejížděl celý pruh do protisměru, anebo, že začalo pršet až cca 20 minut po nehodě. Příčinou nehody přece nebyla okolnost týkající se způsobu pohybu žalobce po komunikaci, ale skutečnost, že žalobce nerespektoval výše uvedené dopravní značení. Ze znaleckého posudku vyplynulo, že kdyby toto respektoval, tak by mohl před znečištěným úsekem zastavit (v takovém případě by již touto reakcí předešel dopravní nehodě) a pokud by se nadále pohyboval i po znečištěné vozovce rychlostí cca 10 km za hodinu, jak vyplývá ze znaleckého posudku, tak by k dopravní nehodě rovněž nedošlo. Znalec vycházel ze skutečnosti, že silnice byla mokrá,

to ostatně ani žalobce nepopřel, není tedy rozhodné, zda v té době pršelo či nepršelo, podstatné je, že příčinou nehody bylo, že žalobce rychlostí, která nerespektovala výše uvedené dopravní značení, vjel do pravého jízdního pruhu, s vrstvou uježděného bláta (ostatně jak vyplývá i z fotodokumentace, pořízené žalobcem) a že pokud by respektoval uvedené dopravní značení, tak by k nehodě nedošlo. Na odpovědnost žalobce na uvedenou dopravní nehodu rovněž nemá vliv jeho tvrzení, které uplatnil žalobce i v přestupkovém řízení, tj. že jel u středu jízdního pruhu, a nikoliv po pravém okraji komunikace, kde bylo „největší bahno“. Ze znaleckého posudku totiž vyplývá, že kdyby dodržel uvedené předmětné značení, tak by jednak mohl před znečištěným úsekem zastavit a dále že „i kdyby jel po pravé straně, tj. po úseku znečištěném bahnem, tak by jeho rychlost v takovém případě cca 10 km/h, a i v takovém případě by dopravní nehodě nedošlo.“ Žalobce tedy porušil ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu a dopustil se uvedeného přestupku z nedbalosti. Rovněž tuto námitku shledal krajský soud za nedůvodnou.

12. Protože žaloba nebyla důvodná, musel ji krajský soud zamítnout (§ 78 odst. 7 s.ř.s.).
13. Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o ustanovení § 60 odst. 1 a 2 s.ř.s., přičemž neúspěšný žalobce neměl právo na náhradu nákladu řízení a úspěšnému žalovanému žádné náklady řízení podle obsahu spisu nevznikly.

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 (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Pardubice 24. května 2024

JUDr. Jan Dvořák v. r.
samosoudce