



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl samosoudkyní Mgr. Jarmilou Úředníčkovou v právní věci

žalobce: V. A.
zastoupen JUDr. Alešem Klechem, LL.M., advokátem
sídlem 702 00 Ostrava, Poděbradova 2738/16

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 1. 2024 č. j. MSK 158464/2023, ve věci
přestupku

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Ostravy ze dne 27. 10. 2023 č. j. SMO/688892/23/DSČ/Jav ve věci přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a rozhodnutí správního orgánu I. stupně bylo potvrzeno.
2. Žalobce namítal, že správní orgán I. stupně neúplně zjistil skutkový stav věci a nepostupoval v souladu se zásadou materiální pravdy. Nesouhlasí s tím, že ze své pozice mohl vidět změnu světelného signálu ze zelené na žlutou a že mohl vozidlo bezpečně zastavit před křižovatkou.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. M.

Správní orgány vůbec nezkoumaly rychlost, jakou vjel do křižovatky, a tedy, zda bylo vůbec možné zastavit před příčnou čarou souvislou a dále detailněji nezkoumaly, zda opravdu mohl zaznamenat změnu světelné signalizace. V rozhodnutích správních orgánů zejména není zdůvodněno, z čeho dovozují, že musel vidět změnu světelného signálu.

3. Žalobce uvedl, že z městských kamerových záznamů je zřejmé, že došlo ke změně světelné signalizace ze zelené na žlutou, ovšem tuto skutečnost je nutné posuzovat z pohledu řidiče, nikoliv z pohledu městské kamery. Z tohoto důvodu předložil kamerové záznamy ze svého vozidla, kdy přední kamera je umístěna v horní části čelního skla vozidla, tedy kamera je umístěna tak, že zabírá takový úhel pohledu, jaký by viděl, pokud by měl hlavu přímo na volantu vozidla. Musel by se skrčit, sklonit a až tehdy by mohl mít až tak široký výhled, jaký je záběr z přední kamery vozidla. Vzhledem k tomu, že ke změně světelné signalizace ze zelené na žlutou došlo v době, kdy již přejížděl příčnou čarou souvislou, je zřejmé, že změnu světelné signalizace nemohl zaznamenat, neboť řidič neprojíždí každou světelně řízenou křižovatkou tak, že by se vždy v okamžiku průjezdu kolem semaforu přikrčil až k volantu a sledoval, zda zrovna v této vteřině nedojde ke změně světelné signalizace. Žalobce zdůraznil, že byl teprve druhým vozidlem v pořadí na křižovatce, proto když se na světelné signalizaci rozsvítila zelená, z logiky věci i ze zkušenosti řidiče lze předpokládat, že nejméně dvě vozidla křižovatkou projedou na zelenou světelnou signalizaci. Mohl tak naprosto legitimně předpokládat, že světelná signalizace není nastavena tak, aby na zelené světlo projelo předmětnou křižovatkou pouze jediné vozidlo. Žalobce vyslovil názor, že jeho chování tudíž nebylo nijak riskantní, bezohledné či odporující běžnému běhu věci. Nemohl předpokládat, že by na poslední chvíli mohla na světelné signalizaci začít svítit žlutá a že by tedy měl vozidlo raději zastavit. K argumentaci žalovaného v napadeném rozhodnutí žalobce uvedl, že je obecně známo, že kamera ve vozidle musí zabírat jiný úhel pohledu, než jaký má k dispozici řidič. Pokud by kamera měla zabírat zcela totožný výhled, musela by být umístěna tak, že by řidiči bránila ve výhledu. Kamera je proto z povahy věci umístěna tak, že zabírá takový úhel pohledu, jaký by měl řidič, pokud by se sklonil a velice výrazně by se předklonil dopředu k čelnímu sklu vozidla, tedy by se musel tak předklonit, že by jeho obličej byl až těsně u čelního skla, oči řidiče by byly tak blízko čelního skla, jak blízko je od čelního skla kamera. Z toho je zřejmé, že řidič, který není předkloněný až k čelnímu sklu vozidla, má daleko menší výhled, než jaký je rozsah záběru kamery. Krajský úřad však dospěl ke zcela opačnému závěru, tedy že řidič vidí naopak větší úsek, než jaký je záběr kamery. Z logiky věci však taková úvaha nemůže být správná.
4. K závěru správních orgánů, že rychlost jeho vozidla byla zcela minimální, žalobce namítal, že správní orgány nezmínily konkrétní rychlost vozidla, a to ani odhadem. Není proto možné učinit zjednodušující závěr, jak jej učinily správní orgány, které uvádějí, že musel být schopen vozidlo bezpečně zastavit před příčnou čarou souvislou. Správní orgány totiž nikde nepočítají s rychlostí vozidla, vzdáleností vozidla od příčné čáry souvislé a už vůbec neberou v potaz brzdnu dráhu vozidla a reakční dobu řidiče. Zároveň vůbec neberou v potaz akceleraci elektromobilu Tesla, která je podstatně vyšší, než u běžných vozů se zážehovými či vznětovými motory. Bez provedení těchto myšlenkových úvah nelze dospět k jednoznačnému závěru o tom, zda byl skutečně schopen vozidlo bezpečně zastavit před příčnou čarou souvislou. Jestliže žalovaný na str. 7 napadeného rozhodnutí uvádí, že se jeho vozidlo nacházelo minimálně 2 m před příčnou čarou souvislou (z pohledu přední kamery), tak již z tohoto údaje je zjevné, že nemohl být schopen vozidlo zastavit před příčnou čarou souvislou, neboť i pokud bychom počítali s velice nízkou rychlostí vozidla, dejme tomu 10

– 15 km v hodině, nebylo by možné během 3 vteřin (tj. časový úsek mezi dobou, kdy se rozjel v čase 17:50:08 a okamžikem, kdy se na semaforu rozsvítilo žluté světlo v čase 17:50:11) zastavit vozidlo na pouhých 2 metrech, pokud vezmeme v potaz reakční dobu řidiče a brzdnou dráhu, a to je ještě navíc potřeba počítat s tím, že výhled řidiče byl daleko menší, tudíž změnu světelné signalizace vidět nemohl. I kdyby ale teoreticky změnu světelné signalizace mohl vidět, tak by ji mohl zaznamenat ještě později, než jak je změna zaznamenána kamerovým záznamem, měl by tedy na reakci ještě méně času. Nebylo-li možné teoreticky vozidlo bezpečně zastavit před příčnou čarou souvislou s ohledem na reakční dobu řidiče a brzdnou dráhu ani z pohledu kamery, potom je tím spíše zřejmé, že by řidič nemohl bezpečně zastavit vozidlo před příčnou čarou souvislou ani v případě, kdy by se nahnul k čelnímu sklu, natož pak z běžné, bezpečné pozice řidiče, kdy vůbec nemohl zaznamenat změnu světelné signalizace.

5. Žalobce správním orgánům rovněž vytkl, že nevzaly v potaz, že v době rozjíždění zaregistroval za sebou vůz Policie České republiky, který spustil modrá výstražná světla, jak je patrné z kamerového záznamu zadní kamery jeho vozidla. V té době nevěděl, kvůli komu vozidlo Policie ČR spustilo modrá výstražná světla a chtěl tak umožnit vozidlu Policie ČR bezpečný průjezd křižovatkou. Mimo jiné také z tohoto důvodu nesledoval po celou dobu světelnou signalizaci na semaforu, což se ovšem ani jinak běžně nedělá, tzn. řidiči vozidel nesledují sto procent veškeré času při projíždění křižovatkou pouze světelnou signalizaci, ale musejí sledovat i dění před a za jejich vozidlem, stejně tak musejí sledovat i to, co se děje zprava a i zleva, např. zda se zde nepohybuje chodec, cyklista atp. S ohledem na to, že byl druhým vozidlem v řadě, oprávněně očekával, že křižovátku projede zcela bez problému.
6. Žalovaný v písemném vyjádření navrhl zamítnutí žaloby. Odkázal na obsáhlé odůvodnění napadeného rozhodnutí, jakož i na odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně. Poznamenal, že žalobní námitky jsou v podstatě doslovným opakováním námitek odvolacích, s nimiž se žalovaný podrobně vypořádal, přičemž nemá, co by k tomu dále dodal. Zdůraznil, že stěžejním důkazem o přestupku žalobce jsou videozáznamy (jednak z městského kamerového systému, jednak z kamery na vozidle žalobce), na nichž je přestupek zachycen. Jedná se o objektivní důkazy, které jsou navíc podpořeny dalšími podklady, konkrétně úředními záznamy svědků (strážníků). Z těchto důkazů nepochybně vyplývají závěry, které správní orgány učinily, neboť přestupkové jednání žalobce je z nich na první pohled zcela zřejmé i bez toho, že by musela být přesně určena rychlost vozidla žalobce, jak se žalobce domáhá. Rovněž těmito důkazy bylo vyvráceno, že by žalobce musel reagovat na zvláštní výstražné světlo vozidla městské policie, neboť to bylo uvedeno v činnost až poté, co již žalobce do křižovátky nedovoleně vjel.
7. Krajský soud na základě podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů), a to v mezích žalobcem uplatněných žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s.ř.s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
8. V souladu s ust. § 51 odst. 1 s.ř.s. soud rozhodl o žalobě bez nařízení jednání.
9. Krajský soud ze správních spisů zjistil následující pro věc významné skutečnosti. Rozhodnutím Magistrátu města Ostravy ze dne 27. 10. 2023 č. j. SMO/688892/23/DSČ/Jav byl žalobce uznán vinným tím, že dne 28. 8. 2023 v 17:50 hodin v Ostravě, na ulici Výstavní, ze směru jízdy od křižovátky s ulicí Mírová, před křižovátkou s ulicí Ruská, řízenou

tříbarevnou světelnou signalizací, v jízdním pruhu pro odbočení vlevo pro směr jízdy Mírové náměstí, jako řidič motorového vozidla tovární značky Tesla, RZ X nerespektoval signál S 1 b – Signál se žlutým světlem „Pozor“ a křižovatkou projel, ačkoli byl na tento signál povinen zastavit vozidlo před křižovatkou před vodorovnou dopravní značkou „V 5 – příčná čára souvislá“. Tímto jednáním žalobce z nedbalosti porušil § 4 písm. c) zákona o silničním provozu v návaznosti na ust. § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu v návaznosti na přílohu č. 9 k vyhl. č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení v provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška“), čímž spáchal přestupek v provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 125c) odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu. Za tento přestupek mu byl uložen správní trest, a to pokuta ve výši 2 500 Kč. Žalobci byla dále uložena povinnost zaplatit náklady řízení spojené s projednáním přestupku částkou 1 000 Kč a bylo rozhodnuto o splatnosti pokuty a nákladů řízení.

10. Při zjišťování skutkového stavu věci správní orgán I. stupně vycházel z oznámení přestupku Městské policie Ostrava ze dne 29. 8. 2023, spisového materiálu Městské policie Ostrava, jehož součástí je i záznam z městského kamerového systému na DVD nosiči, fotodokumentace předložených dokladů, mapového výstupu se zákresem situace, dále ze záznamů z kamer umístěných ve vozidle Tesla, RZ X, které správnímu orgánu předložil jako důkaz žalobce, podkladem rozhodnutí byly rovněž úřední záznamy strážníků V. B., J. C., D. B. a Š. P. Dle názoru soudu správní orgány obou stupňů provedené důkazy hodnotily v souladu s ust. § 50 odst. 4 správního řádu. S jejich skutkovými zjištěními se soud zcela ztotožňuje a v podrobnostech odkazuje na odůvodnění rozhodnutí správních orgánů obou stupňů.
11. Podle ust. § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se světelnými, příp. i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.
12. Podle ust. § 70 odst. 2 písm. d) téhož zákona, při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál se žlutým světlem „Pozor!“ povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ , „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě.
13. Podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 citovaného zákona, fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) nebo c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo, nebo na pokyn k zastavení vozidla daný osobou k tomuto oprávněnu při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.
14. Krajský soud předně konstatuje, že rozhodnutí žalovaného a správního orgánu I. stupně je nutno posuzovat jako jeden celek. Dle názoru soudu se správní orgány ve svých rozhodnutích zabývaly veškerými provedenými důkazy, jak plyne z odůvodnění jejich rozhodnutí a vyjádřily se podrobně rovněž ke všem námitkám žalobce. Krajský soud dále zastává názor, že žalobní námitky žalobce, že správní orgány nesprávně zjistily skutkový stav věci, neboť nesprávně hodnotily provedené důkazy, přisvědčit nelze. Krajský soud rovněž

na základě výše citovaných důkazů a podkladů rozhodnutí dospěl k závěru, že skutkový stav byl zjištěn dostatečně. Protože byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a správní orgány tak dostaly své povinnosti vyplývající z § 3 správního řádu, soud považoval za nadbytečné provádět žalobcem navrhované důkazy. Ve shodě se správními orgány i soud za stěžejní důkaz považuje záznam z kamery městského kamerového záznamu, s nímž koresponduje zakres situace do mapového výstupu a úřední záznamy strážníků městské policie a zjištění ze záznamu z přední kamery umístěné ve vozidle Tesla RZ X zachycující průjezd vozidla předmětnou křižovatkou v inkriminovanou dobu. Ze záznamu z kamery městského kamerového systému je zřejmé, že v čase 17:52 hodin stojí vozidlo Tesla RZ X na předmětné křižovatce jako druhé za vozidlem zn. Volvo a na signalizačním zařízení se rozsvěcuje signál S 1 c, signál se zeleným světlem „Volno“. V čase 17:50:07 hodin se rozjíždí vozidlo značky Volvo, a to v okamžiku, kdy na signalizačním zařízení svítí signál S 1 c – signál se zeleným světlem „Volno“. Vozidlo zn. Tesla se rozjíždí v čase 17:50:08 hodin. V čase 17:50:11 hodin se na signalizačním zařízení rozsvítí signál S 1 b – Signál se žlutým světlem „Pozor!“. V tomto okamžiku, jak je zjevné ze záznamu kamery městského kamerového systému a ze záznamu přední kamery ve vozidle Tesla, že rychlost vozidla Tesla byla minimální, stejně tak i vzdálenost vozidla Tesla před vodorovným dopravním značením V 5 – Příčná čára souvislá, kdy tato vzdálenost byla nejméně 2 metry. V čase 17:50:13 hodin tedy až 2 sekundy pro rozsvícení signálu S 1 b – signál se žlutým světlem „Pozor!“ najíždí vozidlo zn. Tesla přední částí přes vodorovné dopravní značení V 5 – Příčná čára souvislá. V čase 17:50:14 hodin se na signalizačním zařízení rozsvěcuje signál S 1 a – signál s červeným světlem „Stůj!“. Vozidlo Tesla se v tomto okamžiku nachází polovinou vozidla za dopravní značkou. Z výše uvedeného bez důvodných pochybností vyplývá, že žalobce mohl vidět signál S 1 b – signál se žlutým světlem „Pozor!“ 2 sekundy předtím, než najel přední částí vozidla Tesla na vodorovné dopravní značení V 5 – Příčná čára souvislá, kdy v okamžiku rozsvícení tohoto signálu byl v takové vzdálenosti od dopravního značení V 5 – Příčná čára souvislá, že mohl vzhledem k rychlosti jízdy jím řízeného vozidla, bezpečně zastavit před touto dopravní značkou. Z kamerového záznamu je rovněž zřejmé, že zvláštní výstražné světlo modré barvy bylo na služebním vozidle uvedeno v činnost až v okamžiku, kdy toto vozidlo vjelo do křižovatky na signál S 1 a - signál s červeným světlem „Stůj!“ za vozidlem zn. Tesla. Žalovaný se zabýval rovněž námitkou žalobce, kterou uplatnil i v žalobě proti rozhodnutí žalovaného, že přední kamera je ve vozidla umístěna v horní části čelního skla vozidla a zabírá proto mnohem větší úhel pohledu, než jaký je reálný pohled řidiče. Soud souhlasí se závěrem žalovaného, že jednak je obecně známou skutečností, že řidič má mnohem širší úhel pohledu, než stacionárně umístěná kamera, nadto je ze záznamu z přední kamery vozidla zn. Tesla naprosto evidentní, že v čase 29 sekund tohoto záznamu se vozidlo Tesla nacházelo v dost velké vzdálenosti před vodorovným značením V 5 - Příčná čára souvislá, kteréžto dopravní značení je dobře viditelné. Jak správně uvedl žalovaný, světelné signalizační zařízení již nejde na záznamu v tomto okamžiku vidět, řidič zcela jistě toto signalizační zařízení vidět může, což plyne zejména ze skutečnosti, že řidič stojící těsně před vodorovným dopravním značením V 5 – Příčná čára souvislá, před signalizačním zařízením, na němž svítí signál S 1 a - signál s červeným světlem „Stůj!“, který čeká na signál S 1 c – signál se zeleným světlem „Volno“, musí na signály na signalizačním zařízení vidět. Vodorovné dopravní značení V 5 - Příčná čára souvislá je vždy na pozemní komunikaci umístěno tak, aby řidič stojící před ním mohl vidět na signály na tomto zařízení. S ohledem na výše uvedené soud shledal, že skutkový stav, na základě něhož správní orgány rozhodly, že žalobce nerespektoval signál S 1 b – Signál se žlutým světlem „Pozor!“ a předmětnou

křižovatkou projel, ačkoli byl na tento signál povinen zastavit před křižovatkou před vodorovnou dopravní značkou „V 5 - Příčná čára souvislá“, čímž z nedbalosti porušil § 4 písm. c) ve spojení s § 70 odst. 2 písm. d) zákona o silničním provozu a dopustil se tak přestupku dle § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 zákona o silničním provozu, byl v přestupkovém řízení zákonným způsobem jednoznačně a bez rozumných pochybností prokázán. Soud neshledal vady řízení, které by založily nezákonnost napadeného rozhodnutí. Protože se soud zcela ztotožňuje se skutkovými zjištěními správních orgánů, s důvody, které vedly k rozhodnutí o uznání viny žalobce, v podrobnostech na rozhodnutí správních orgánů obou stupňů odkazuje.

15. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti krajský soud žalobu jako nedůvodnou podle § 78 odst. 7 s.ř.s. zamítl.
16. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s. tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť žalobce ve věci úspěch neměl a žalovanému prokazatelně v souvislosti s tímto řízením nad rámec běžné úřední činnosti žádné další náklady nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě do dvou týdnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Brno, Moravské náměstí č. 6. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s.ř.s.

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.

Ostrava 31. 3. 2025

Mgr. Jarmila Úředníčková
samosoudkyně