



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Ludmily Sandnerové a soudkyň JUDr. Petry Kamínkové a Mgr. Ivety Postulkové ve věci

žalobce: **X. Y.**, narozený N.
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Danem Pospíšilem
sídlem Sokolská třída 21, Ostrava

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy České republiky**
sídlem nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 10. 2024, č. j. MD-12188/2023-230/5, sp. zn. MD/12188/2023/230

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 10. 2024, č. j. MD-12188/2023-230/5, se ruší a věc se žalovanému vrací k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 11 228 Kč, a to ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho právního zástupce.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Soud v tomto řízení posuzuje zejména přezkoumatelnost rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 10. 2024, č. j. MD-12188/2023-230/5, sp. zn. MD/12188/2023/230 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce proti rozhodnutí Státní plavební správy ze dne 9. 2. 2023, č. j. 693/PH/23 (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“).
2. Žalobce si dne 21. 7. 2022 v kempu R. u vodního díla Orlík vypůjčil se svou manželkou a vnoučaty plavidlo č. 403 079-P (dále jen „hausbót“) od M. O., který na pozemku u tohoto kempu provozoval půjčovnu plavidel „Půjč si loď“. Během následné plavby došlo k plavební nehodě. Státní plavební správa prvostupňovým rozhodnutím určila, že příčinou nehody v plavebním provozu bylo jednání žalobce, který nezachoval přiměřenou opatrnost, nerespektoval přirozený sklon břehů v místě pozvolna klesajícího terénního hřebene a plul s hausbótem v místě, kde přirozený sklon terénu nezajišťoval dostatečnou plavební hloubku pro jím vedené plavidlo a při plavbě prorazil obšívku trupu hausbótu o přírodní materiál tvořící terénní hřeben.
3. Žalobce se závěrem správních orgánů nesouhlasí. Uvádí, že ke kolizi nedošlo na břehu, ale ve vzdálenosti cca 20 metrů od břehu. Na tomto místě totiž žalobce při pozdějším ohledání v době snížené hladiny našel skalní útvar s barevnými oděrkami korespondujícími s barvou hausbótu.
4. Jádrem sporu před městským soudem jsou zejména námitky nepřezkoumatelnosti. Žalovaný dle žalobce nepřihlédl k doloženým datovým podkladům, ze kterých vyplývá, že ke kolizi došlo v místě uváděném žalobcem. Dále žalobce argumentuje, že správní orgány neuvedly, z čeho dovozují výšku vodní hladiny, že nejsou oprávněny činit odborné závěry náležející znalcům a že neaplikovaly zásadu *v pochybnostech ve prospěch pachatele*. Žalobce také namítá, že odvolací orgán nepracoval s námitkou, že místo kolize mělo být označené signálními bójemi. Konečně žalobce argumentuje, že nikdy nesložil tzv. kapitánské zkoušky a není proto na něj možné klást stejné požadavky jako na ty, kteří tyto zkoušky složili.
5. Okresní soud v Ostravě vede pod spisovou značkou 21 C 46/2024 řízení o náhradě škody způsobené na hausbótu pana M. O. Pan M. O. se domáhá po žalobci zaplacení částky 669 483 Kč.

Obsah správního spisu

6. Ze správního spisu soud zjistil následující pro věc podstatné skutečnosti.
7. Z úředního záznamu Policie České republiky (dále jen „policie“) ze dne 22. 7. 2022 vyplývá, že v 19:30 dorazila na místo po souši hlídka policie, která na místě provedla prvotní šetření. Policie hovořila se svědkyní C. D. Se záznamem o jejím výsledku následně správní orgány v rozhodnutích nijak nepracovaly. Hlídka policie následně vyslechla i žalobce, který uvedl, že asi po půl hodině plavby se ozvala rána, jako kdyby do něčeho narazil. Rána se ozvala v době, kdy byl žalobce asi 20 metrů od pravého břehu řeky. Uvedl, že mu to připadalo divné, ale jel dál. Po krátké chvíli si všiml, že je na podlaze voda. Kontaktoval majitele hausbótu M. O. a následně se pokusil zakotvit u levého břehu.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

8. Z protokolu o ohledání místa plavební nehody Státní plavební správou ze dne 22. 7. 2022 vyplývá, že plavidlo bylo nasedlé na levém břehu toku řeky Vltavy na 105,7 říčním kilometru. Zadní pravá část byla potopená v hloubce cca 2,5 metru. K plavební nehodě dle protokolu došlo 21. 7. 2022 v 18:00.
9. Součástí správního spisu je dále spis policie, která s žalobcem dne 21. 7. 2022 zahájila úkony trestního řízení pro podezření ze spáchání přečinu obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. c) trestního zákoníku. Policie následně dne 28. 7. 2022 věc odevzdala Státní plavební správě k projednání přestupku.
10. Státní plavební správa následně předvolala k výsledku účastníka řízení M. O. (poškozeného majitele půjčovny plavidel) a žalobce. Oba účastníci řízení odkázali na svou výpověď, kterou učinili na policii.
11. Dne 28. 9. 2022 zaslal žalobce Státní plavební správě SD kartu spolu s průvodním dopisem. V průvodním dopisu uvedl mimo jiné následující.

Jelikož mě velmi zajímalo, kde jsem mohl dne 21. 7. 2022 na vodní nádrži Orlík zavadit o nějakou věc, odjel jsem dne 9. 8. 2022 zpět na Orlík, abych prozkoumal pravých břeh v místech, kde jsem předpokládal možnou událost (celou dobu plavby jsem se pohyboval v pravé polovině přehrady směr přehradní hráz). V té době byla hladina Orlíku plánovaně snížena.

[...]

Na fotografii pod názvem(číslem) 328označení je označené místo, kde pravděpodobně mohlo dojít k najetí malého plavidla na skálu. Toto místo bylo při tehdejší hladině vzdáleno od břehu cca 10-15m a bylo skryto pod vodou tudíž nebylo vidět. V místě kudy jsem projížděl nebylo označení jakéhokoliv skrytého nebezpečí.

Na videozáznamu pod označením“hausbot video“, který je pořízen v průběhu události je možno vidět jak daleko od břehu jsme se pohybovali a kde se událost mohla stát. Videozáznam je potřeba spouštět ve zpomaleném módu případně z jednotlivých okének vytáhnout fotografie (některé už jsou součástí SD karty). Z přiloženého videozáznamu vyplývá, že událost se nemohla stát při kotvení u levého břehu jak tvrdí p. C. D. v úředním záznamu ze dne 22. 7. 2022, ale plavidlo už na místo kotvení dojíždělo s vodou na palubě, pomalu a se zpětným chodem (dle pokynů. O.).

Stále tvrdím, že odmítám jakoukoli odpovědnost za nehodu, protože jsem neporušil žádná pravidla a nařízení.

12. Z úředního záznamu ze dne 10. 10. 2022 vyplývá, že dne 5. 10. 2022 uskutečnili zaměstnanci Státní plavební správy služební cestu do povodí Vltavy za účelem šetření nehody. V úředním záznamu uvedli následující:

Na základě průvodního dopisu ze dne 28. 9. 2022 a přiložených fotek bylo provedeno kontrolní šetření na pravém břehu VD Orlík v ř. km. 150,70. Potvrdilo se, že na uvedeném břehu došlo ke kontaktu hausbotu PZ 403 079-P s kamením na kterém byla zjištěna čerstvá oděrka v modré barvě odpovídající barvě plavidla. Místo nehody bylo zaměřeno vůči břehu a byla pořízena fotodokumentace místa plavební nehody.

13. Jako místo střetu označili na přiloženém náčrtku kamení vzdálené 33 metrů od břehu. Pořídili fotografie tohoto kamení včetně uvedených oděrek.
14. Dne 7. 12. 2022 provedla Státní plavební správa další ohledání lokality na pravém břehu, které žalobce v průvodním dopisu označil jako místo kolize. Státní plavební správa uvedla následující:

[...] Pomocí nivelačního přístroje a měrné tyče byla zjištěna výška označeného vystupujícího skalního útvaru na tomto hřebeni nad aktuální vodní hladinou. [...] Vrchol skalního útvaru se

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

nacházel na kótě 347,43 m n.m. a jednalo se o pevný a neporušený útvar, na několika místech nesoucí stopy různých druhů barev. V době kontaktu plavidla 403 079-P dne 21. 7. 2022 s překážkou pod vodní hladinou, ke kterému dle výpovědí účastníků řízení a času příjezdu HZS k zatopenému plavidlu 403 079-P došlo v době mezi 16:30 až 17:30 hod, hladina kolísala omezeně a pohybovala se v rozpětí 348,06 až 348,13 m n. m. Z uvedených hodnot je zřejmé, že zaměřený vrchol skalního útvaru se v době nehody nacházel 63 až 70 cm pod vodní hladinou. [...]

15. Dne 9. 2. 2023 vydala Státní plavební správa prvostupňové rozhodnutí, kterým shledala, že příčinou plavební nehody bylo, že žalobce nezachoval přiměřenou opatrnost tím, že nerespektoval přirozený sklon břehů v místě klesajícího terénního hřbetu. Státní plavební správa uvedla, že v době plavební nehody hausbótu, který má ponor 40 cm (a byl proražen v místě, které je tvořeno šikminou vedoucí ode dna plavidla směrem k jeho palubě, tedy fakticky necelých 40 cm pod vodní hladinou), nemohlo dojít ke kontaktu tohoto plavidla s označeným skalním útvarem v hloubce 63-70 cm. Kontakt s ním vylučuje také popis události poskytnutý vůdcem plavidla, který uvádí, že hausbót o něco jakoby 2x po sobě zadrhnul, lehce zpomalil, ale pokračoval dál. V případě kontaktu plavidla 403 079-P v místě předního podhonu s pevným nepohyblivým útvarem by muselo dojít k tvrdému nárazu nebo „drhnutí“ překážky po celé délce dna proplouvajícího plavidla a vliv na zpomalení plavidla by byl výrazně intenzivnější, plavidlo by po přeplouvání překážce poskakovalo. Státní plavební správa dále uvedla, že s ohledem na písemné a obrazové doplnění informací z průběhu nehody, které žalobce poskytl dne 30. 9. 2022, a s ohledem na uvedené ohledání lokality Státní plavební správou je pravděpodobné, že došlo ke kontaktu plavidla s volně ležícími kameny u pravého břehu na popsaném terénním hřebeni ve vzdálenosti do 10 m od břehové linie v době nehody.
16. Proti prvostupňovému rozhodnutí se žalobce dne 23. 2. 2023 odvolal. V odvolání žalobce mimo jiné uvedl, že odborné otázky nemá hodnotit rozhodující orgán, ale pouze odborník na danou problematiku. V prvostupňovém rozhodnutí Státní plavební správa dle žalobce neuvedla, co správní orgán zjistil z důkazů, jak je vyhodnotil a proč je případně nepoužil při hodnocení míry zavinění žalobce. Dle žalobce zároveň nikde není uvedeno, z jakých podkladů nebo důkazů získala Státní plavební správa údaje o výšce hladiny v nádrži.
17. Odvolání žalovaný zamítl dne 3. 10. 2024 napadeným rozhodnutím. Žalovaný k odvolacím námitkám konstatoval, že Státní plavební správa má v kompetenci mimo jiné výkon státního dozoru nad bezpečností plavebního provozu a šetření přestupků v této oblasti, tudíž je způsobilým subjektem k prověřování stavu vodních cest. Nelze tedy přisvědčit názoru odvolatele, který Státní plavební správu označil jako subjekt k šetření objektivního stavu plavební nehody nekompetentní. Žalovaný dále uvedl, že Státní plavební správa provedla dodatečné měření žalobcem uvedeného místa kolize, ovšem jednoznačně prokázala, že místem této nehody žalobcem udávané místo nemohlo být, neboť v době vzniku nehody bylo v tomto místě tolik vody, že nemohlo dojít ke kontaktu plavidla se dnem. Ohledně hodnot vodní hladiny žalovaný uvedl, že hodnoty hladin předmětné vodní cesty jsou získávány z vodočetných profilů monitorovacích zařízení správce toku, kterým je Povodí Vltavy. K datovým podkladům, které doložil žalobce, žalovaný uvedl, že fotografie a videozáznam byly pořízeny po vzniku plavební nehody, přičemž stanovení vzdálenosti od břehu z nich nelze jednoznačně ani přibližně určit. K výsledkům žalobce a poškozeného M. O. žalovaný uvedl, že z historie prvoinstančního spisu je zjevné, že Státní plavební správa tyto výsledky pořídila a shledala je jako klíčové.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

Žaloba

18. Žalobce považuje napadené i prvostupňové rozhodnutí za rozhodnutí nepřezkoumatelná. Ani z jednoho rozhodnutí totiž nevyplývá, jak správní orgán pracoval s důkazy a jak je vyhodnotil.
19. Prvostupňový orgán podle žalobce provedl důkazy výsledky poškozeného M. O., žalobce a zároveň zmiňuje i doložené datové podklady. Nikde však neuvádí, co z těchto důkazů správní orgán zjistil, jak je vyhodnotil a proč je nepoužil pro hodnocení míry zavinění žalobce. Žalovaný napadeným rozhodnutím tento nedostatek nezhojil. Důkazy navržené žalobcem správní orgán nijak nerozebíral a nijak s nimi nepolemizoval.
20. Žalobce do spisu založil datové podklady – zahrnují fotky a video z nehody. Z těchto podkladů je dle žalobce patrné, že se loď nacházela ve velké vzdálenosti od břehu nádrže, a to v době, kdy vnuci žalobce komentují situaci, že do lodi zatéká a že se potápí. Ani jeden ze správních orgánů tento důkaz nijak nevyložil. Z videa přitom vyplývá, že se loď nenacházela u terénního hřebene, nýbrž ve větší vzdálenosti od břehu. Dle žalobce jsou na kamenech, které jsou ve velké vzdálenosti od břehu, poté, kdy přehrada ještě více klesla, patrné barevné stopy korespondující s barvou poškozené lodi. Ani s tímto důkazem správní orgány nijak nepracovaly.
21. Správní orgány se dle žalobce pokouší o odborná vysvětlení týkající se množství vody v nádrži, ponoru lodi a vzdálenosti lodi od břehu. Správní orgány však takové otázky nemají hodnotit. Odborné otázky měly být svěřeny znalci v dané oblasti erudovanému, který by byl schopen je odborně posoudit. Správní orgány tak porušily jednu ze základních zásad, že odborné otázky nemůže posuzovat rozhodující orgán ale jen odborník na danou problematiku. Žalobce v odvolání namítal, že z prvostupňového rozhodnutí nevyplývá, z jakých podkladů a důkazů zjistil prvostupňový orgán množství vody v nádrži. Žalovaný k této námitce neprovedl žádné dokazování a pochybení prvostupňového orgánu neopravil.
22. Žalobce uvádí, že popsal nehodový děj včetně odhadu vzdálenosti plavidla od břehu v době kolize. Žalobce nemohl ve vzdálenosti 20 metrů od břehu předpokládat, že úsek, který nebyl označen žádnými bójemi, je nebezpečný. Z turistické mapy dané oblasti přitom vyplývá, že vrstevnice jsou v dané oblasti blízko u sebe a že břeh má být prudký.
23. Dle žalobce se musí uplatnit zásada „*in dubio pro reo*“. Již jen díky datovým podkladům dodaným žalobcem musely mít správní orgány pochybnosti o tom, kde a jak mohlo dojít k poškození lodi a zda vůbec mohl žalobce odvrátit tento nehodový stav. Mimo jiné i z tohoto důvodu, právě s ohledem na zmíněné pochybnosti, měl s tímto důkazním stavem pracovat. To se však nestalo.
24. Žalobce uvádí, že dle obecně známé plavecké praxe je značení nebezpečných míst na vodní cestě prováděno plovoucími signálními znaky – bójemi. V místě kolize však žádné bóje umístěny nebyly, tedy účastník nemohl spravedlivě předpokládat, že se nachází v místě hrozcích kolizí. Odvolací orgán s touto námitkou žádným způsobem nepracoval. Pouze uvedl, že Státní plavební správa se s touto otázkou vypořádala vyčerpávajícím způsobem.
25. Žalobce dále uvádí, že žádný ze správních orgánů si nezjistil dotazem na Povodí Vltavy, jaká byla výška hladiny vodní nádrže a zda tato hladina nebyla v předmětné době účelově snižována.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

26. Žalobce postupoval zodpovědně a vyhýbal se rizikovým místům. Nemohl tušit, že v takové vzdálenosti od břehu v místě, které nebylo označeno jako nebezpečné, se nachází překážka, která může způsobit kolizi.
27. Žalobce dále argumentuje, že není možno na něj klást stejné požadavky jako jsou kladeny na osobu, která disponuje tzv. kapitánskými zkouškami, tedy oprávněním řídit plavidlo.
28. Závěrem žalobce shrnuje, že správní orgány pochybily, když si samy vykládaly odborné otázky namísto toho, aby nechaly vypracovat znalecký posudek. Správní orgány si měly dle žalobce zjistit stav hladiny v místě tvrzené kolize.
29. Žalobce proto navrhuje zrušit napadené rozhodnutí a soudu dává ke zvážení i zrušení prvostupňového rozhodnutí.

Vyjádření žalovaného

30. Žalovaný ve svém vyjádření navrhuje žalobu zamítnout.
31. Žalovaný se nedomnívá, že by z rozhodnutí Státní plavební správy vyplývalo, že opomněla vzít v potaz některý ze shromážděných důkazů. Již z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí je zjevné, jaké důkazy Státní plavební správa v rámci řízení opatřila a jakým způsobem je vyhodnotila. Žalovaný tedy nebyl v pozici, kdy by měl zhojovat nějaké nedostatky při dokazování v rámci řízení před Státní plavební správou, jak žalobce ve svém textu průběžně opakuje. Pokud se žalobci jeví, že žalovaný tzv. smetl ze stolu jím tvrzené skutečnosti, žalovaný uvádí, že veškeré informace, které v odvolacím řízení byly zmiňovány, vycházely z jejich celkového souhrnu obsaženého v řízení v prvním stupni, což žalovaný následně rekapituloval v odůvodnění svého rozhodnutí. Žalovaný v napadeném rozhodnutí explicitně uvedl, že žalobcem zdokumentovaný útvar pod vodní hladinou byl vyloučen jako předmět, o který se hausbót mohl poškodit.
32. Ohledně žalobcem doloženého videozáznamu žalovaný sděluje, že sám žalobce do protokolu v prvoinstančním řízení sdělil, že videozáznam byl pořízen až v době, kdy do plavidla vnikala voda, tedy cca 10 až 15 minut po vzniku plavební nehody. Žalovaný dále rekapituluje, že na základě doplnění důkazních materiálů žalobcem následně Státní plavební správa provedla podrobné ohledání lokality, které vedlo ke zjištění, že žalobcem navrhované určení místa srážky neodpovídá provedeným měřením v terénu.
33. K tvrzení žalobce, že správní orgán ani soud není nadán odbornou znalostí, a tedy nemohou hodnotit odborné otázky žalovaný uvádí, že Státní plavební správa coby prvoinstanční správní orgán, je též zákonem stanoveným plavebním úřadem majícím svěřené konkrétní odborné kompetence mj. v oblasti bezpečnosti plavebního provozu, šetření příčin plavebních nehod i přestupkové agendy v rámci vnitrozemské plavby, tedy skutečně disponuje odborným personálním aparátem i potřebnými technickými prostředky.
34. K otázce žalobce týkající se hodnot hladiny ve vodní nádrži Orlik a jejich měření žalovaný sděluje, že při zjišťování těchto hodnot, stejně jako i dalších faktorů působících na stav vodních cest, Státní plavební správa standardně spolupracuje se správcem příslušné vodní cesty, tzn. v tomto konkrétním případě s Povodím Vltavy.
35. K další žalobcově poznámce stran značení nebezpečných míst na vodní cestě žalovaný uvádí, že v odůvodnění svého rozhodnutí toto téma rovněž zmiňoval s odkazem na zákonnou

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

úpravu této problematiky, obsaženou ve vyhlášce č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (dále jen „pravidla plavebního provozu“).

36. K poznámce žalobce týkající skutečnosti, že není absolventem tzv. kapitánských zkoušek, a tudíž na něho neměly být kladeny požadavky jako na osoby, které těmito absolventy jsou, žalovaný uvádí, že povinnosti uvedené v § 29 zákona o vnitrozemské plavbě se týkají všech účastníků plavebního provozu. Požadavek přiměřené opatrnosti je „plošným“ požadavkem i pro osoby, které nejsou držiteli tzv. kapitánského průkazu.

Posouzení věci soudem

37. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Soud vycházel při přezkumu napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době jeho vydání (§ 75 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb. soudní řád správní; dále jen „s. ř. s.“). Napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 s. ř. s.). Neshledal přitom vady, ke kterým by měl povinnost přihlédnout z moci úřední. Městský soud ve věci rozhodl bez nařízení jednání podle § 51 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce ani žalovaný po výzvě soudu nevyjádřili nesouhlas s rozhodnutím věci bez nařízení jednání.
38. Soud předně konstatuje, že úkon Státní plavební správy o odborném šetření a stanovení příčin plavební nehody je deklaratorním správním rozhodnutím ve smyslu § 65 odst. 1 s. ř. s., které je způsobilé plnohodnotného přezkumu v rámci správního soudnictví (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 12. 2015, č. j. 1 As 222/2015-71).

Oprávněnost správních orgánů činit odborné závěry

39. Soud se předně zabýval námitkou žalobce, zda mohou správní orgány v projednávané věci činit odborné závěry. Žalobce namítá, že správní orgány a ani soud nejsou nadány odbornou znalostí a nemohou posuzovat otázky technického charakteru. Odpovědi na tyto otázky měly být svěřeny znalci erudovaném v dané oblasti. To se však dle žalobce nestalo.
40. Podle § 56 správního řádu, pokud závisí rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce. Usnesení se oznamuje pouze znalci. O zamýšleném ustanovení znalce, popřípadě o ustanovení znalce správní orgán vhodným způsobem účastníky vyrozumí. Správní orgán znalci uloží, aby posudek vypracoval písemně a předložil mu jej ve lhůtě, kterou současně určí. Může znalce také vyslechnout.
41. Ve správním řízení platí, že se znalec nepřibírá tehdy, pokud správní orgán disponuje potřebnými odbornými znalostmi či si může opatřit odborné posouzení předmětných skutečností ze strany jiného správního orgánu. Vychází se totiž z předpokladu, že úřední osoby mají dostatečné odborné znalosti, aby mohly samy posoudit odborné otázky vyskytující se v běžně vedených správních řízeních (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 5. 2010, č. j. 1 Afs 71/2009-113).
42. Znalecký posudek, který lze použít subsidiárně k odbornému posouzení správního orgánu, nalezne své využití zejména tehdy, nespadá-li otázka, která má být znaleckým posudkem

zodpovězena, do věcného rozsahu působnosti správního orgánu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 1. 2009, č. j. 8 As 40/2008-170).

43. Věcná působnost Státní plavební správy je vymezena § 40 zákona o vnitrozemské plavbě. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení *vykonává působnost podle tohoto zákona s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy*. Působnost Státní plavební správy je stanovena především jako zbytková. Státní plavební správa tedy vykonává působnost v oblastech, které nejsou § 41 svěřeny Ministerstvu dopravy, které je rovněž plavebním úřadem (Lojda, J. Zákon o vnitrozemské plavbě: Komentář. § 40 [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2025-9-4]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.)
44. Podle § 31 odst. 2 věty první zákona o vnitrozemské plavbě *[v]ůdce plavidla a provozovatel plavidla jsou povinni zajistit, aby nehoda, k níž došlo na sledované vodní cestě nebo, je-li jejím účastníkem plavidlo podléhající evidenci podle tohoto zákona, na nesledované vodní cestě, byla neprodleně ohlášena plavebnímu úřadu, jemuž přísluší její odborné šetření a stanovení příčin*.
45. V žádném ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě není explicitně stanovena příslušnost správního orgánu k šetření a stanovení příčin plavebních nehod. Proto platí, že působnost vykonává Státní plavební správa v souladu s § 40 odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě.
46. Podle výše uvedené judikatury mohou správní orgány posuzovat odborné otázky v rozsahu své věcné působnosti, aniž by musely přibírat znalce. Státní plavební správa, která je věcně příslušná k šetření příčin plavebních nehod, proto byla oprávněna posuzovat odborné otázky související s šetřením plavební nehody.

47. Námitka žalobce proto není důvodná.

Nepodloženost závěru ohledně výšky vodní hladiny

48. Žalobce nesouhlasí se závěrem žalovaného, že by narazil do břehu. Má za to, že narazil do kamení skalního útvaru, který byl skrytý pod hladinou, vzdálený od břehu a neoznačený bóji ani jiným způsobem.
49. Státní plavební správa k tomu v úředním záznamu o šetření plavební nehody ze dne 10. 10. 2022 konkrétně uvedla, že:

Na základě průvodního dopisu ze dne 28. 9. 2022 a přiložených fotek bylo provedeno kontrolní šetření na pravém břehu VD Orlík v ř. km. 150,70. **Potvrdilo se, že na uvedeném břehu došlo ke kontaktu hausbotu PZ 403 079-P s kamením na kterém byla zjištěna čerstvá oděrka v modré barvě odpovídající barvě plavidla.** Místo nehody bylo zaměřeno vůči břehu a byla pořízena fotodokumentace místa plavební nehody. (zdůraznění doplněno)

50. Na přiloženém náčrtku Státní plavební správa uvedla, že místo střetu bylo vzdálené 33 metrů od břehu (č. 65-66 správního spisu). Pořídila fotografie tohoto kamení včetně uvedených oděrek (č. 67-72 správního spisu). Tento skalní útvar na ř. km. 150,7 Státní plavební správa znovu ohledala dne 7. 12. 2022.
51. Státní plavební správa v prvostupňovém rozhodnutí (str. 4) uvedla, že nemohlo dojít ke kontaktu plavidla s označeným skalním útvarem, neboť v den kolize (21. 7. 2022) byl tento útvar příliš hluboko pod hladinou vody.
52. Státní plavební správa uvedla, že hladina v nádrži kolísala omezeně a pohybovala se v rozpětí 348,06 a 348,13 metrů nad mořem. Státní plavební správa na základě výšky hladiny konstatovala, že předmětný skalní útvar se nacházel minimálně 63 centimetrů pod hladinou,

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

zatímco ponor hausbótu byl pouze 40 centimetrů. Žalovaný tento závěr převzal a v napadeném rozhodnutí uvedl, že žalobcem uváděné místo nemohlo být místem nehody, *neboť v době vzniku nehody bylo v tomto místě tolik vody, že nemohlo dojít ke kontaktu plavidla se dnem.*

53. Žalobce již v odvolání namítl, že z odůvodnění nevyplývá, z jakých podkladů Státní plavební správa k jí uváděným číslům dospěla, a že toto tvrzení nemá žádnou oporu ve spise. Hladina vody mohla být v rozhodné době nižší.
54. Žalovaný k tomu v napadeném rozhodnutí uvedl, že hodnoty hladin předmětné vodní cesty jsou získávány z vodočetných profilů monitorovacích zařízení správce toku, kterým je Povodí Vltavy.
55. Mezi účastníky řízení není sporné, že cca 33 metrů od břehu se ve výšce 347,43 m. n. m. nachází kamenitý (skalní) útvar (č. 66 a 73 správního spisu), který se v závislosti na výšce hladiny vody nachází nad vodou nebo pod vodou. Tento útvar není nijak označen.
56. Soud souhlasí s žalobcem, že nikde ve správním spise není založen žádný důkaz, ze kterého by vyplývalo, jaká byla 21. 7. 2022 výška hladiny v daném místě. Ve správním spise není žádné vyjádření správce toku – Povodí Vltavy ohledně výšky hladiny v daném místě, ani žádný jiný podklad svědčící o příslušných hodnotách *vodočetných profilů monitorovacích zařízení* v daném okamžiku (např. tabulka zachycující výšku hladiny v jednotlivých dnech, fotografie či jiné záznamy o výškách hladin). Žalovaný neuvedl, jakým způsobem v prosinci 2022 získal záznam z vodočetných profilů monitorovacích zařízení ze srpna téhož roku. Nijak tedy nepodložil svůj závěr, že žalobcem uváděné místo nemohlo být místem nehody, *neboť v době vzniku nehody bylo v tomto místě tolik vody, že nemohlo dojít ke kontaktu plavidla se dnem.*
57. Mezi účastníky přitom není sporné, že hladina vody v nádrži se v čase podstatně mění. Zatímco v době kolize byl předmětný skalní útvar pod hladinou vody (což je mezi účastníky nesporné), při místním šetření dne 10. 10. 2022 byl příslušný skalní útvar nad hladinou vody (dle fotodokumentace na čl. 67 až 72 správního spisu) a při místním šetření dne 7. 12. 2022 dokonce devět metrů **nad hladinou** vody (čl. 73 a náčrtek na čl. 74 správního spisu).
58. Přesná výška hladiny vody kde dni 21. 7. 2022 je v projednávané věci stěžejní, neboť právě s ohledem na ni Státní plavební správa nepřisvědčila žalobci, že mohlo dojít ke střetu na místě tvrzeném žalobcem vzdáleném od břehu a pro žalobce neviditelném (pod hladinou vody).
59. Skutková podstata, z níž správní orgán vyšel při posuzování věci, nemá oporu v obsahu správního spisu tehdy, jestliže v něm nejsou založeny podklady rozhodnutí (důkazní prostředky), na nichž správní orgán svá skutková zjištění vystavěl (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2004, č. j. 4 Azs 55/2003-51; dále též rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 8. 2007, č. j. 3 As 54/2006-71).
60. Státní plavební správa učinila skutkový závěr o výšce hladiny, ve správním spisu však absentuje jakýkoli důkaz, ze kterého by výška hladiny v době kolize vyplývala. Žalovaný tuto vadu neodstranil, ačkoli žalobce namítl, že není zřejmé, jak Státní plavební správa k hodnotám vodní hladiny dospěla.

61. Námitka žalobce je proto důvodná a napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. jelikož skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí nemá oporu ve spise.
62. Státní plavební správa vyloučila možné místo střetu tvrzené žalobcem ze dvou důvodů. V první řadě proto, že v dané době byla dostatečná hladina vody. Pro tento závěr však chybí podklad ve správním spise (viz výše).
63. V druhé řadě proto, že kontakt s ním vylučuje také popis nehody poskytnutý žalobcem (viz str. 4 a 5 prvostupňového rozhodnutí). Uvedla, že v případě nárazu do pevného skalního útvaru by byl průběh nehody jiný. Soud však nyní nemůže předjímat, zda by tento druhý, podpůrný důvod vyloučení skalního útvaru jako místa střetu samostatně obstál. Žalovaný tento důvod v napadeném rozhodnutí vůbec neuvádí. Z prvostupňového rozhodnutí i z úředního záznamu ze dne 7. 12. 2022 je pak zřejmé, že pro závěr o vyloučení skalního útvaru byla stěžejní výška hladiny, nikoliv popis průběhu nehody. Tuto úvahu, bude-li relevantní, proto musí poprvé provést správní orgány v dalším řízení. Má-li být tvrzení žalobce o tom, že jel opatrně a v dostatečné vzdálenosti od břehu shledáno nevěrohodným, je třeba uvést úvahu vyplývající z provedených důkazů (výsledky, ohledání lodi a místa, z nichž vyplyne způsob poškození plavidla odrážející způsob nehody), které obranu žalobce přesvědčivě vyvrátí.

Námitka neaplikace zásady „v pochybnostech ve prospěch“

64. Žalobce dále namítá, že nejen v trestním řízení, ale i v řízení přestupkovém či správním, musí fungovat zásada „*in dubio pro reo*“, tedy v pochybnostech ve prospěch. Již jen díky datovým podkladům dodaných žalobcem musely mít logicky správní orgány pochybnosti o tom, kde a jak mohlo dojít k poškození lodi a zda vůbec mohl žalobce odvrátit tento nehodový stav.
65. Soud konstatuje, že zásada *v pochybnostech ve prospěch* se ve správním řízení aplikuje v kontextu správního trestání. Řízení, které s žalobcem vedla Státní plavební správa, nebylo řízením o přestupku. Jednalo se o řízení, jehož účelem bylo určit příčinu plavební nehody. Zásada *v pochybnostech ve prospěch* se proto neuplatní.
66. Tento závěr nic nemění na tom, že správní orgán má postupovat tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti (viz § 50 odst. 3 správního řádu) a že pokud dosud zjištěný skutkový stav by byl nejasný či mezerovitý, je povinností správního orgánu činit kroky k odstranění těchto nejasností a mezer, např. opatřením dalších podkladů pro vydání rozhodnutí (viz Kopecký, M. Komentář k § 58. In: Kopecký, M., Staša, J., Balounová, J., Malast, J., Pouperová, O., Kopecký, P., Adamusová, Z. Správní řád: Komentář. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2025-9-2]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.).
67. Výrokem prvostupňového rozhodnutí Státní plavební správa uvedla, že žalobce nerespektoval přirozený sklon břehů v místě pozvolna klesajícího terénního hřebene, plul s plavidlem 403 079-P v místě, kde přirozený sklon terénu nezajišťoval dostatečnou plavební hloubku pro jím vedené plavidlo a při plavbě prorazil obšívku trupu hausbótu o přírodní materiál tvořící terénní hřeben.
68. V odůvodnění uvedla následující:

S ohledem na písemné a obrazové doplnění informací z průběhu nehody, které X. Y. poskytl dne 30.09.2022, a s ohledem na uvedené ohledání lokality Státní plavební správou je **pravděpodobné**, že

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

došlo ke kontaktu plavidla s volně ležícími kameny u pravého břehu na popsaném terénním hřebeni ve vzdálenosti do 10 m od břehové linie v době nehody (zdůraznění doplněno).

69. Z formulace Státní plavební zprávy, která konstatuje, že kontakt s volně ležícími kameny u břehu je *pravděpodobný*, není zřejmé, zda Státní plavební správa o průběhu nehody měla nebo neměla pochybnosti. Povinností správního orgánu je zjistit stav věci o kterém důvodné pochybnosti nejsou.
70. Z vyloučení skalního útvaru označeného žalobcem neplyne bez dalšího skutečnost, že žalobce způsobil plavební nehodu tím, že nerespektoval přirozený sklon břehů.
71. Z tohoto důvodu je proto napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů rozhodnutí podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. a to pro nedostatky odůvodnění. Z odůvodnění musí jasně plynout, zda správní orgán má nebo nemá o stavu věci důvodné pochybnosti, z čeho konkrétně míru pravděpodobnosti dovozuje a o co ji opírá.

Námítka nevyhodnocení výsledků žalobce a poškozeného

72. Žalobce dále argumentuje, že Státní plavební správa sice pořídila výsledky poškozeného M. O. a samotného žalobce. Nikde však neuvedla, jak tyto důkazy vyhodnotila.
73. Žalovaný v napadeném rozhodnutí konstatoval toliko následující:

Odvolací orgán dále sděluje, že z historie prvoinstančního spisu je zjevné, že SPS v rámci řízení pořizovala výsledky, a to jak vůdce plavidla, tak i jeho provozovatele. Tyto důkazy byly z hlediska řízení shledány SPS jako klíčové.

74. Napadené rozhodnutí však dle žalobce nikde neuvádí, v čem klíčovitost těchto výsledků spočívá.
75. Výsledkem žalobce Státní plavební správa v prvostupňovém rozhodnutí argumentovala. Uvedla následující:

Kontakt s ním vylučuje také popis události poskytnutý vůdcem plavidla, který uvádí, že hausbót o něco jakoby 2x po sobě zadrhnul, lehce zpomalil, ale pokračoval dál. V případě kontaktu plavidla 403 079-P v místě předního podhonu s pevným nepohyblivým útvarem by muselo dojít k tvrdému nárazu nebo „drhnutí“ překážky po celé délce dna proplouvajícího plavidla a vliv na zpomalení plavidla by byl výrazně intenzivnější, plavidlo by po přeplování překážce poskakovalo. V případě styku dnové obšívky plavidla s pevnou překážkou by také s největší pravděpodobností došlo i k dalším deformacím nebo průrazům ve dnové obšívce. K tomu ale nedošlo. Popisu události poskytnuté vůdcem a také druhu poškození podponorové části trupu plavidla 403 079-P odpovídá kontakt s jedním nebo dvěmi volně ležícími kameny, které plavidlo posunulo do nižšího místa a tím kontakt s obšívkou plavidla ustal.

76. Je tedy zřejmé, že Státní plavební správa výsledek žalobce zohlednila a je zřejmé, jak tento důkaz hodnotila.
77. S výsledkem poškozeného M. O. však Státní plavební správa nepracovala vůbec. Žalovaný přitom tento výsledek v napadeném rozhodnutí označil za klíčový.
78. Podle § 68 odst. 3 správního řádu *v odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. V případě, že podkladem rozhodnutí jsou písemnosti a záznamy, které jsou za podmínek v § 17 odst. 3 uchovávané odděleně mimo spis, v odůvodnění rozhodnutí se na tyto podklady odkáže takovým způsobem,*

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

aby nebyl zmařen účel jejich utajení; není-li to možné, uvedou se v odůvodnění rozhodnutí pouze v obecné rovině skutečnosti, které z těchto podkladů vyplývají.

79. Odůvodnění musí obsahovat dostatečnou argumentaci správního orgánu, proč rozhodl tak, jak rozhodl, aby to účastníkovi umožnilo dostatečnou obranu v případném řízení o opravném prostředku. Odůvodnění by mělo být jasné, přesvědčivé a úplné mimo jiné také proto, aby se předešlo tomu, že účastník bude rozhodnutí napadat jen proto, že účastník rozhodnutí (a jeho důvodům) neporozumí (viz Pouperová, O., § 68 náležitosti rozhodnutí. in: Kopecký, M., Staša, J., Balounová, J., Malast, J., Pouperová, O., Kopecký, P., Adamusová, Z. Správní řád: Komentář. [systém Aspi]. Wolters Kluwer [cit. 2025-9-9]. Dostupné z: www.aspi.cz).
80. Odvolací správní orgán jistě není povinen ke každé odvolací námitce podrobně odůvodnit své stanovisko a vypořádat každý dílčí argument odvolatele. Za situace, kdy sám správní orgán označil výslech M. O. za klíčový, však měl vysvětlit, jak k tomuto závěru dospěl.
81. Soud však konstatuje, že toto pochybení by samostatně nebylo důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.

Námitka nepřihlédnutí k důkazům navrhaných žalobcem ve správním řízení

82. Žalobce namítá, že nikde v napadeném rozhodnutí není rozvedeno, co správní orgány zjistily z důkazů, ke kterým důkazům přihlédly, jak je vyhodnotily, popřípadě proč je nepoužily pro hodnocení míry zavinění či nezavinění žalobce. Žalobce správními orgány navrhl k provedení další důkazy, které správní orgány dle žalobce *smetly ze stolu* a nebraly je jako relevantní důkaz, aniž by jejich důkazní hodnotu jakkoli rozebraly.
83. Žalobce poukazuje na doložené datové podklady, které zahrnují fotografie daného místa a videozáznam natočený při zmíněné nehodě. Z videozáznamu je dle žalobce zřejmé, že se loď nachází ve velké vzdálenosti od břehu přehradní nádrže.
84. K datovým podkladům se žalovaný v napadeném rozhodnutí explicitně vyjádřil.
- Jednalo se o videozáznam pořízený při plavební nehodě, kdy do plavidla natéká voda, a dále fotografie z místa plavební nehody. Doložená fotodokumentace obsahovala snímky skalního útvaru, který vůdce plavidla objevil při obchůzce břehů dne 9. 8. 2022 v předpokládaném místě plavební nehody. Tento útvar, na kterém byl otěr modré barvy, měl způsobit proražení plavidla. Provedeným šetřením (které bylo dostatečně popsáno v odůvodnění napadeného rozhodnutí) byl však tento útvar vyloučen jako předmět, o který by se plavidlo prorazilo z důvodu srovnání parametrů, z nichž lze dovodit, že srážka plavidla a skalního útvaru v popsáném místě nebyla možná, neboť ponor plavidla byl max. 40 cm, přičemž vrchol označeného skalního útvaru se nacházel až 63 – 70 cm pod hladinou.
85. K videozáznamu, který měl dle žalobce prokazovat, že se loď nacházela ve větší vzdálenosti od břehu, žalovaný uvedl, že vzdálenosti od břehu z videozáznamu nelze jednoznačně a ani přibližně určit.
86. Správní orgány tedy datové podklady doložené žalobcem hodnotily. Soud proto s žalobcem nesouhlasí, že by tyto důkazy správní orgány, slovy žalobce, *smetly ze stolu*. Naopak je zjevné, že se jimi zabývaly. Nejedná se proto o opomenutý důkazní návrh. Námitka žalobce není důvodná.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

Námítka nevypořádání odvolací námítky ohledně absence signálních bójí

87. Žalobce uvádí, že v odvolání namítal, že dle obecně známé plavecké praxe jsou nebezpečná místa označena signálními bójemi. V místě kolize však žádné bóje nebyly. Žalovaný však s touto odvolací námítkou žalobce nijak nepracoval.

88. Na odvolací námítku žalobce stran označení místa kolize signálními bójemi žalovaný v napadeném rozhodnutí reagoval. Uvedl následující:

[S] touto problematikou se SPS vypořádala vyčerpávajícím způsobem v odůvodnění rozhodnutí, kde se zabírala účelem a způsobem značení nebezpečných míst na vodní cestě. Značení vodních cest v České republice zcela koresponduje se způsobem značení vodních cest v zahraničí. Nadto problematika možného vyznačení plavební dráhy je explicitně upravena v ustanovení § 55 odst. 4 Pravidel plavebního provozu.

89. Žalovaný se tedy ztotožnil se závěry Státní plavební správy. Státní plavební správa v prvostupňovém rozhodnutí uvedla, že

[d]le obecně známé plavecké praxe je značení nebezpečných míst na vodní cestě prováděno plovoucími signálními znaky - bójemi - a tak, že plavební bóje se umísťuje v lokalitě, kde nejsou garantovány plavební hloubky bezprostředně poblíž plavební dráhy. Není možné, nutné a fakticky ani z povahy věci žádoucí umísťovat plavební bóje v blízkosti břehů, kde z logiky věci vyplývá, že nebývá pro plavbu plavidel dostatečná plavební hloubka a může se zde vyskytovat přírodní materiál, který je nebezpečný a plavidla se mohou poškodit. Vždyť i Pravidla plavebního provozu (vyhláška č. 67/2015 Sb.) hovoří v obecné rovině o pohybu plavidel v místech stání, tedy fakticky v blízkosti břehů. § 90 odst. 1 této vyhlášky stanoví, že plavidla stojí tak blízko břehu, jak jim to dovoluje jejich ponor a místní podmínky. Nejen vůdce plavidla, ale každá osoba je schopna vnímat sklony břehů s ohledem na okolní reliéf krajiny. Nelze tedy počítat s tím, že u břehu s malým sklonem bude velká plavební hloubka.

90. Je tedy zřejmé, že se žalovaný námítkou žalobce stran signálních bójí zabýval. Ztotožnil se přitom s hodnocením Státní plavební správy, na které odkázal a zároveň toto odůvodnění doplnil o § 55 odst. 4 pravidel plavebního provozu. Nejedná se proto o opomenutou odvolací námítku.

91. Námítka není důvodná.

Námítka nesložení kapitánských zkoušek

92. Žalobce dále argumentuje, že není možno na něj klást stejné požadavky jako na osobu, která disponuje tzv. kapitánskými zkouškami, tedy oprávněním řídit plavidlo.

93. Žalovaný k této námitce ve svém vyjádření uvedl, že povinnosti uvedené v § 29 zákona o vnitrozemské plavbě se týkají všech účastníků plavebního provozu. Požadavek přiměřené opatrnosti je „plošným“ požadavkem i pro osoby, které nejsou držiteli tzv. kapitánského průkazu. Obdobně žalovaný může též odkázat na tzv. obecnou prevenční povinnost při jakémkoliv počínání, vyplývající z § 2900 zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník na základě které je každý povinen si počínat tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí.

94. S hodnocením žalovaného soud souhlasí.

95. Podle § 29 zákona o vnitrozemské plavbě je [ú]častník plavebního provozu je povinen zachovávat přiměřenou opatrnost a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu, lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a aby nezpůsobil

nehodu v plavebním provozu nebo překážku na vodní cestě, znečištění vodní cesty nebo jiné poškození životního prostředí.

96. Uvedené ustanovení se vztahuje na každého účastníka plavebního provozu (viz § 28 zákona o vnitrozemské plavbě). Skutečnost, že žalobce nesložil kapitánské zkoušky, proto není pro projednávanou věc podstatná.
97. Námitka není důvodná.

Závěr a náklady řízení

98. Soud dospěl k závěru, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné dílem podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. pro nedostatek důvodů rozhodnutí a dílem podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. jelikož skutkový stav, který vzal správní orgán za základ napadeného rozhodnutí nemá oporu ve spise. Soud proto napadené rozhodnutí I. výrokem zrušil a věc žalovanému vrátil k dalšímu řízení.
99. Žalovaný v dalším řízení doplní spisový materiál o podklady z nichž vycházel při stanovení výšky vodní hladiny kde dni 21. 7. 2022. V návaznosti na to znovu zhodnotí, zda ob stojí závěr Státní plavební správy o nemožnosti kolize s žalobcem označeným skalním výběžkem.
100. Pokud žalovaný setrvá na závěru, že žalobce nerespektoval přirozený sklon břehů a narazil do volně ležících kamenů u břehu, uvede, z jakých skutečností tento závěr dovozuje a zda jde o závěr, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
101. Pokud žalovaný setrvá na tom, že v nyní projednávané věci je *klíčový* výsledek poškozeného M. O., uvede, jaké skutečnosti z tohoto výsledku dovozuje.
102. Právním názorem soudu vysloveným v tomto rozsudku je žalovaný v dalším řízení vázán (§ 78 odst. 5 s. ř. s.). Žalovaný v dalším řízení rozhodnutí přezkoumatelně odůvodní a vyjde z podkladů, které jsou součástí správního spisu.
103. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl výrokem II. Podle § 60 odst. 1 s. ř. s. má právo na náhradu důvodně vynaložených nákladů ten účastník, který měl ve věci úspěch. Tím je v nyní projednávané věci žalobce, jehož náklady tvoří zaplacený soudní poplatek za žalobu ve výši 3 000 Kč a dále odměna advokáta, který ho v řízení zastupoval, za 2 úkony právní služby podle § 11 odst. 1 písm. a) a písm. d) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátního tarif), tedy za převzetí právního zastoupení a podání žaloby. Všechny právní služby v nyní projednávané věci byly poskytnuté před 1. 1. 2025, proto se uplatní přechodné ustanovení, podle nějž za právní služby poskytnuté přede dnem nabytí účinnosti vyhlášky č. 258/2024 Sb. (1. 1. 2025) přísluší advokátovi odměna podle vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky.
104. Podle § 7 bodu 5 ve spojení s § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu, činí výše odměny za jeden úkon právní služby 3 100 Kč ($2 \times 3\,100 = 6\,200$). Náhrada hotových výdajů pak podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu tvoří 300 Kč za každý úkon ($2 \times 300 = 600$). Náklady žalobce na zastoupení advokátem tak činí 6 800 Kč. Právní zástupce žalobce doložil, že je plátcem DPH, částka 6 800 Kč se proto zvyšuje o 1428 Kč. Náhrada nákladů právního zastoupení proto činí 8 228 Kč a náhrada nákladů řízení celkem 11 228 Kč. Žalovaný je povinen nahradit

je žalobci ve lhůtě 30 dnů k rukám jeho právního zástupce (§ 149 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve spojení s § 64 s. ř. s.).

Poučení

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 nejbližze 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.

Praha 30. září 2025

JUDr. Ludmila Sandnerová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.