



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudcem Petrem Sedlákem v právní věci

žalobce: J. Č., nar. X
bytem X
zastoupený advokátem Mgr. Vojtěchem Sklenářem
sídlem AK Malá stránka 318/1, 594 01 Velké Meziříčí

proti
žalovanému: Krajský úřad kraje Vysočina
sídlem Žižkova 57, 586 01 Jihlava

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 30. 4. 2025, č. j. KUJI 40769/2025, OOSČ 257/2025 OOSČ/60,

takto:

- I. Rozhodnutí Krajského úřadu kraje Vysočina ze dne 30. 4. 2025, č. j. KUJI 40769/2025, OOSČ 257/2025 OOSČ/60, **se ruší** a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je povinen** nahradit žalobci náklady řízení ve výši 13 329 Kč ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám Mgr. Vojtěcha Sklenáře, advokáta.
- III. Žalovaný **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce se žalobou podanou u Krajského soudu v Brně domáhal zrušení shora označeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo částečně změněno rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí stupně v označení silnice, kde se měl stát přestupek, a ve zbytku bylo odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí zamítnuto.

2. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně ze dne 6. 3. 2025, č. j. DOP/10496/2025-vasu /11949/2024, byl žalobce uznán vinným tím, že dne 19.08.2024 v čase kolem X hod., jel s nákladním motorovým vozidlem X registrační značky X, po silnici X ve směru od křižovatky se silnicí X k obci P., kde na přímém úseku komunikace v klesání v km 9,02 nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a dále dopravně technickému stavu pozemní komunikace, neboť uvedl vozidlo do smyku, který nezvládl, přešel s vozidlem vpravo mimo komunikaci a následně strhl řízení vlevo, přešel zpět na komunikaci a dále strhl řízení vpravo a sjel s vozidlem vpravo mimo komunikaci na pole, kde došlo k převrácení vozidla na pravý bok. Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění řidiče Čížka a spolujedoucích osob M. G. a R. H., kteří nedali souhlas s vydáním lékařské zprávy. Ke zranění jiných osob nedošlo. Při dopravní nehodě, podle orientačního odhadu Policie ČR, vznikla celková hmotná škoda ve výši 150 000 Kč. Jiná škoda nevznikla. Alkohol nezjištěn. Tedy svým jednáním porušil ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Tím nedbalostně spáchal přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za což mu byla podle ustanovení § 35 písm. b) a § 46 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, a podle ustanovení § 125c odst. 5 písm. d) zákona o silničním provozu, uložena pokuta ve výši 3 500 Kč a povinnost uhradit náklady řízení ve výši 7 500 Kč.

II. Podání účastníků

3. V podané žalobě na mnoha místech žalobce brojil proti úkolům, kterými byl pověřen znalec Ing. H. s tím, že jeho úkolem nebylo posuzovat, zda technický stav vozidla byl příčinou vzniku dopravní nehody, ale pouze posoudit technický stav vozidla. Brojil i proti jeho závěrům. Zdůraznil, že i Ing. H. ve znaleckém posudku zjistil mimo jiné i nebezpečnou závadu ve stupni C v podobě extrémní nesouměrnosti brzd vozidla, což podle něj vylučovalo bezpečný provoz vozidla. Příčinou předmětné dopravní nehody nebyla podle žalobce rychlost, ale technická závada na brzdách vozidla. Nesouhlasil ani s tím, že nebylo potřeba vypracování dalšího posudku z oboru dopravních nehod. K tomu odkázal na odborné vyjádření doc. V. Správní orgány podle něj hodnotily příčinu dopravní nehody bez patřičné odbornosti a pouze na základě slovního hodnocení, které není podepřeno odborným posouzením nehodového děje a jeho příčin.
4. Namítl i nedostatečné zjištění skutkového stavu. Smyk vozidla byl vyvolán špatnou funkcí brzd (všechna kola vozidla v danou chvíli nebrzdila), což zcela zřetelně vyplývá ze smykové stopy vozidla; nedostatečně byl zjištěn stav na místě nehody i vliv závad na její vznik; nedošlo ani k přesnému zjištění rychlosti vozidla, ačkoliv k tomu žalobce navrhoval důkazy.
5. Navíc předmětné jednání žalobce nelze řešit pouze v rámci oblasti překročení rychlosti. Hlavním důvodem dopravní nehody byl technický stav brzd vozidla, kdy vozidlo při brzdění nebylo možné udržet v přímém směru. Přesně z tohoto důvodu byl žalobce nucen podstoupit dané manévry s vozidlem, kdy vše bylo způsobeno decelerací jedné strany vozidla. Nesprávné, resp. nedostatečné jsou i závěry o naloženosti vozidla žalobce.
6. Pokud jde o hlášení technické závady, tuto bezprostředně po nehodě nenahlásil, jelikož byl v šoku a staral se o spolujedoucí, což ostatně již správnímu orgánu prvního stupně i žalovanému sdělil. Správní orgány podle něj nevyvrátily pochybnosti týkající se nehodového děje.

7. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě odkázal na žalobou napadené rozhodnutí, neboť žalobní námitky jsou podle něj obdobné. Napadené rozhodnutí je podle něj věcně správné a zákonné, a proto navrhl zamítnutí žaloby.

III. Posouzení věci

8. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou (§ 65 odst. 1 s. ř. s.) a je přípustná. Za splnění podmínek § 76 s. ř. s. rozhodl soud bez jednání. Žaloba je důvodná.
9. Žalobou napadené rozhodnutí, stejně jako rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, je vystavěno na závěru o jasném prokázání skutkového stavu s tím, že nebylo prokázáno, že by příčinou nehody byla zjištěná závada brzdového systému druhé nápravy, podle znalce by byla při brždění nejvíce přetížena přední náprava a i v případě, že by vůbec nebrzdilo levé kolo druhé nápravy, vozidlo by se nestalo neovladatelné.
10. Správní orgány měly k dispozici oznámení o přestupku, úřední záznamy o podání vysvětlení, úřední záznam o zjištění hlídky policie na místo dopravní nehody, úřední záznam policie po příjezdu do areálu, kde bylo odstaveno poškozené vozidlo, úřední záznam policie o dostavení se účastníka nehody, protokol policie o nehodě v silničním provozu s nákresem a fotodokumentací, kamerový záznam na CD, znalecký posudek, odborné vyjádření doc. Ing. Aleše Vémoly, Ph.D., dr.h.c., protokol o projednání přestupku ze dne 12. 2. 2025, záznam jízd vozidla reg. zn. X, popis trasy a vážní lístky. Součástí spisu jsou i údaje z GPS lokátoru vozidla.
11. Je nutné upozornit na to, že není úkolem žalobce, aby v přestupkovém řízení dokázal svou nevinu. Jsou to správní orgány, které musí naopak dostatečně prokázat spáchání přestupku tvrzeným pachatelem. V případě pochybností naopak musí rozhodnout ve prospěch obviněného.
12. V nyní posuzované věci žalobce předestřel svoji skutkovou verzi děje, která není na první pohled nevěrohodná. Uvedl, že jel vozidlem, které bylo naplněno cca z 25 %, tedy nebylo zdaleka na svém limitu, jel po pozemní komunikaci rychlostí nižší, než je maximální povolená rychlost v místě, přičemž jeho vozidlo nebylo rychlostně omezeno ani konstrukčně ani jinak, jednalo se rovný úsek pozemní komunikace zakončený mírnou zatáčkou. Ze spisu vyplývá, že komunikace byla suchá, neznečištěná, široká 4,8 metru. Žalobce uvedl, že k problému s vozidlem došlo v důsledku kombinace najetí na hrbol a nedostatečného brzdného účinku jedné nápravy.
13. Z pohledu soud se tato argumentace nejeví nevěrohodná.
14. K posouzení stavu vozidla byl ustanoven znalec Ing. Dušan Hason. Znalci bylo položeno pět znaleckých úkolů, a to 1) popsat technický stav vozidla, zejména se zaměřením na stav řízení a brzdové soustavy, 2) při zjištění závady stanovit, zda se jednalo o závadu náhlou nebo déle trvající, 3) u závady déle trvající stanovit, zda bylo v možnostech řidiče závadu rozpoznat, a to před jízdou nebo během jízdy, 4) posoudit, zda bylo zasahováno do diagnostiky vozidla po dopravní nehodě dne 19. 8. 2024, pokud ano, o jaký zásah se konkrétně jednalo, 5) další sdělení znalce důležitá pro posouzení věci.
15. Znalecký posudek je opatřen znaleckou doložkou, ze které vyplývá, že Ing. Hason podal znalecký posudek jako znalec jmenovaný pro základní obory ekonomika (odvětví ceny a odhady se specializací pro motorová vozidla, stroje a zařízení) a strojírenství (odvětví strojírenství všeobecné se specializací pro posuzování technického stavu motorových vozidel, strojů a zařízení). Ing. Hason mohl podat znalecký posudek pouze ke stavu vozidla,

ale nebyl stanoven pro účely posouzení nehodového děje, resp. příčin vzniku nehodového děje, zároveň Ing. Hason není znalcem, který by byl jmenován pro obor doprava (odvětví doprava silniční se specializací pro technické posudky o příčinách dopravních nehod).

16. Při zohlednění všech správními orgány doložených skutkových okolností soud nedospěl k závěru, že by správní orgány zjistily skutkový stav dostatečně na to, aby byla prokázána vina žalobce za spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu porušením povinnosti dle § 18 odst. 1 téhož zákona.
17. Dle správních orgánů žalobce nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a dále dopravně technickému stavu pozemní komunikace, neboť uvedl vozidlo do smyku, který nezvládl, a převrátil vozidlo na bok.
18. Pokud jde o rychlost vozidla, správní orgán prvního stupně vyšel z toho, že počáteční rychlost vozidla byla 89 km/h – rychlost stanovil znalec Ing. Hlason z GPS lokátoru, ten byl ale oprávněn pouze posoudit technický stav vozidla, nikoliv zjišťovat rychlost vozidla. Pokud jde o samotné určení rychlosti, správní orgány se nijak nevyrovnaly s námitkou, že rychlost byla odvozena od nekalibrovaného GPS lokátoru, nestanovily možnou odchylku nekalibrovaného GPS lokátoru, nedoplňily výpisy z tachografů, a nereagovaly ani na námitku, že Ing. Hlason nedisponuje znaleckým oprávněním k posouzení nehodového děje. Správní orgán sice uvedl, že výpisy z tachografu nepovažuje za potřebné, neboť nepostihuje řidiče za překročení rychlosti, nicméně zároveň vychází z toho, že rychlost vozidla v čase T byla XY km/h a taková rychlost byla nepřiměřená. Jinými slovy, buď je konkrétní hodnota rychlosti vozidla žalobce obecně nerelevantní (pak ale musí správní orgány odůvodnit proč) nebo je pro posouzení věci podstatná (pak ale musí být zjištěna tak, aby o jejím stanovení nebyly důvodné pochybnosti).
19. Podle soudu existuje jasně a zřetelně formulovaná pochybnost stran počáteční rychlosti vozidla žalobce, kterou správní orgány nijak nepořádaly. Zároveň se nijak nezabývaly ani tím, že i podle nekalibrovaného GPS lokátoru žalobce nepřekročil maximální povolenou rychlost.
20. Pokud jde o to, čemu vlastně nepřizpůsobil žalobce rychlost, tak výčet uvedený ve skutkové větě rozhodnutí správního orgánu prvního stupně je demonstrativní. Jinými slovy podle správních orgánů nepřizpůsobil žalobce rychlost svým schopnostem A vlastnostem vozidla A dopravně technickému stavu komunikace A asi i dalším neuvedeným skutečností.
21. Pokud jde o stav vozidla, resp. jeho vlastnosti, správní orgán je hodnotil na straně 6 rozhodnutí velmi stručně. Podle něj vozidlo nebylo technicky způsobilé provozu na pozemní komunikaci a řidič jej přesto používal, řidiči byla závada brzdového systému signalizovaná kontrolkou ABS, navíc věděl, že vozidlo mělo v minulosti několikrát problém s brzdami, čemuž ale nevěnoval dostatečnou pozornost.
22. Závěry o tom, že žalobce nevěnoval dostatečnou pozornost vadám brzdového systému, jsou v rozporu s obsahem správního spisu, resp. s obsahem posudku Ing. Hlasoně. Ten totiž výslovně ve znaleckém posudku k úkolu č. 4 uvedl: „Vzhledem ke konstrukčnímu řešení kotoučových brzd daného vozidla, nebylo v možnostech řidiče danou závadu běžnou kontrolou před jízdou rozpoznat. Vzhledem k velikosti nesouměrnosti (rozdílu brzdných sil na kolech těžké nápravy), bylo možno při intenzivním brzdění pozorovat snahu vozidla svévolně se stáčet vpravo.“

23. Vlastním znaleckým posudkem správního orgánu prvního stupně je vyvrácen závěr, že žalobce nevěnoval dostatečnou pozornost tomu, že vozidlo mělo v minulosti problém s brzdami. Ze skutečnosti, že v minulosti mělo vozidlo problém s brzdami, nemůže profesionální řidič automaticky předpokládat, že tento problém trvá i ve chvíli, kdy mu vozidlo poskytne zaměstnavatel k plnění pracovních úkolů. V situaci, kdy vozidlo bylo (jak uvedl žalobce) pro vadu brzd v opravě. Podle názoru soudu naopak žalobce mohl důvodně předpokládat, že mu zaměstnavatel k výkonu pracovních povinností svěruje vozidlo plně technicky způsobilé k provozu na pozemní komunikaci. Pokud uvedenou vadu nemohl zjistit běžnou kontrolou vozidla před jízdou, nelze mu klást za vinu, že tuto vadu zjistil v okamžiku brždění.
24. Dalšími vlastnostmi vozidla, zejména jeho naložením a důsledky naložení pro ovladatelnost vozidla se správní orgán prvního stupně prakticky vůbec nezabýval.
25. Pokud jde o stav pozemní komunikace, po které žalobce jel, z protokolu o nehodě vyplývá, že komunikace je v místě s nerovnostmi na povrchu, příčnými a podélnými prasklinami. Nevylpývá z něj, že by pro poškození komunikace byla v místě omezena rychlost, ani to, že by byl řidič na poškození vozovky dopředu upozorněn dopravní značkou. Stav pozemní komunikace je zachycen na fotodokumentaci z místa nehody. Stav pozemní komunikace správní orgán prvního stupně byl hodnocen tak, že „Vozovka byla nerovná.“ s tím, že nerovnosti na vozovce patří mezi běžné situace v silničním provozu, které je třeba předvídat. Správní orgány nijak nehodnotily samotnou fotodokumentaci z místa a nijak se nezabývaly stavem pozemní komunikace ve vztahu k nutnosti snížit rychlost. Správně poukázal správní orgán prvního stupně na to, že nerovnosti na vozovce patří mezi běžné situace, ale právě proto ne každé nerovnosti na pozemní komunikaci vyžadují snížení rychlosti. Správní orgány se měly zabývat stavem pozemní komunikace, což neučinily.
26. Soud souhlasí se závěrem, že zákonem uloženou maximální rychlostí nelze jet v každém případě a že rychlost je nutné přizpůsobit stavu a povaze vozovky, schopnostem řidiče a vlastnostem vozidla a nákladu. Stavem vozovky, schopnostmi řidiče, nákladem se správní orgány ale fakticky vůbec nezabývaly a nijak nevyhodnotily to, že signalizace o závadě brzdového systému se rozsvítila až v okamžiku, kdy započal nehodový děj. Kategorický závěr správního orgánu prvního stupně, že zjištěné závady na vozidle mohly mít vliv na průběh dopravní nehody, nikoliv na její vznik, jsou spekulací správních orgánů, neboť pro tento závěr neobsahuje správní spis relevantní odborný podklad.
27. Soud nesouhlasí s tím, že nebylo třeba vypracovat znalecký posudek z oboru dopravních nehod, neboť na místě nedošlo ke střetu více vozidel a znalec by tak nemohl zkoumat míru zavinění řidičů či možnost odvrácení střetu vozidel. Správní orgán má sice pravdu, že by nebylo možno zkoumat střet vozidel, ale k tomu nedošlo jen z důvodu rychlé reakce řidiče autobusu a možná i dílem náhody. Faktem zůstává, že došlo k dopravní nehodě, byť bez střetu vozidel, a soud je naopak přesvědčen o tom, že pouze znalec z oboru dopravních nehod mohl odborně posoudit, zda příčinou dopravní nehody byla nepřiměřená rychlost vozidla (tj. je zde zavinění řidiče) nebo najetí na běžnou nerovnost v kombinaci s technickou závadou na vozidle (tj. žalobce nebyl schopen objektivně reagovat a žádnou svoji povinnost neporušil). Pouze znalec může odpovědět na otázku, jaký vliv na nehodový děj mělo naložení vozidla, jeho technický stav, zkušenosti řidiče, stav pozemní komunikace a rychlost vozidla.

28. Správní orgány sice tvrdí, že nebylo třeba vypracovat znalecký posudek z oboru dopravních nehod, ale zároveň přistoupily k posudku Ing. Hlasoně a k jeho výsledku u jednání tak, aby byly na jeho základě objasněny příčiny vzniku situace, která byla posouzena jako přestupkové jednání žalobce. Z podkladů, které jsou součástí správního spisu, žádný neposkytuje znalecký závěr o průběhu nehodového děje.
29. K průběhu nehodového děje se vyjádřil Ing. Hlason, který k úkolu 5) uvedl, že vyjádření řidiče, že reagoval na závadu brzdového systému přizpůsobením jízdy, neodpovídají záznamy z GPS lokátoru; a tvrzení žalobce, že se vozidlo stalo neovladatelným v důsledku najetí na nerovnost na vozovce, podle něj neodpovídá zdokumentovaným stopám na vozovce. Dále se k němu vyjádřil doc. Vémola, který uvedl, že i ze znaleckého posudku Ing. Hlasoně vyplývá, že na vozidle byla zjištěna závada stupně „C“ – nebezpečná závada, tj. vozidlo nesmělo být používáno v provozu, dále uvedl, že pro zjištěnou závadu je mj. rovněž typické nadměrné vychylování z přímého směru.
30. K tomu soud musí konstatovat, že Ing. Hlason není znalcem, který by byl jmenován pro obor doprava (odvětví doprava silniční se specializací pro technické posudky o příčinách dopravních nehod) a tedy nebyl vůbec oprávněn posoudit důvody, proč došlo k dopravní nehodě, tj. stanovit příčinu dopravní nehody, resp. vyloučit důvody, které by mohly vést ke vzniku dopravní nehody, nebyl oprávněn posoudit ani to, zda měl stav vozidla vliv na vznik dopravní nehody. Pokud se v tomto směru znalec vyjádřil, ať už v rámci znaleckého posudku v rámci úkolu č. 5, nebo v rámci výpovědi u jednání, nelze jeho vyjádření vnímat jako znalecký závěr nebo součást znaleckého posudku, ale maximálně jako jeden z listinných podkladů, obdobně jako vyjádření doc. Vémoly. V otázce příčiny vzniku dopravní nehody mají oba podklady stejnou sílu, tj. standardního listinného vyjádření. Proti sobě tedy stojí dva důkazy se dvěma protichůdnými názory a rovnocennou silou. Žalovaný i správní orgán prvního stupně se ve svých rozhodnutích při stanovení příčiny přestupkového jednání žalobce (dle soudu jednoznačně nehodového děje) posudku Ing. Hlasoně přiznaly povahu znaleckého posudku i v této části.
31. Žalovaný v napadeném rozhodnutí výslovně uvedl s odkazem na znalce Ing. Hlasoně, že závada spočívající v nedostatečné účinnosti brzd na druhé nápravě nebyla příčinou dopravní nehody a že pro absenci brzdného účinku levého kola druhé nápravy by se vozidlo nestalo k neovladatelným. Na to uvedl, že: *„Na základě uvedeného lze konstatovat, že smyk vozidla nebyl vyvolán z důvodu špatné funkce brzd, ale tím, že odvolatel nepřizpůsobil rychlost vozidla dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť smykové stopy, jak namítá odvolatel, jsou důkazem, že vozidlo brzdilo, jelikož brzdy 1. a 3. nápravy dle spisu účinné byly.“*; a dále *„Námitka, že hlavním důvodem dopravní nehody byl technický stav brzd vozidla, ..., je na základě uvedeného neopodstatněná. Stejně tak jako je neopodstatněná námitka, že správní orgán I. stupně činí nepodložené závěry, že odvolatel po najetí na hrbol nezvládl řízení a následně s vozidlem havaroval.“*
32. Soud konstatuje, že správní orgány neučinily součástí správního spisu žádný relevantní podklad k tomu, jak probíhal nehodový děj, resp. co bylo jeho počátkem, správní orgán prvního stupně nenechal zpracovat žádný znalecký posudek, který by zohledňoval rychlost vozidla žalobce, naložení vozidla žalobce, podmínky na dané pozemní komunikaci, sklon vozovky a to, zda skutečně mohlo dojít k najetí vozidla žalobce na hrbol na pozemní kombinaci, následnému smyku vozidla a dopadu nebezpečné závady na brzděném systému druhé nápravy.

33. Veškeré shromážděné důkazy buď popisují samotnou nehodu buď z pohledu aktérů nehody, nebo stopy, které vozidlo zanechalo, nebo zachycují stav po nehodě. Správní orgány však přistoupily k hodnocení odborné otázky – příčiny, vzniku a průběhu nehodového děje, aniž by měly k tomu odbornou kompetenci a aniž by k tomu obsahoval správní spis dostatečné podklady, které by na tuto odbornou otázku poskytovaly jednoznačnou odpověď. K tomu došlo proto, že ani správní orgán prvního stupně ani žalovaný nežadaly žádný znalecký posudek, který by se měl zabývat příčinami, vznikem a průběhem nehodového děje. Z posudku Ing. Hlasoně vyplynulo, že vozidlo trpělo nebezpečnou závadou brzdného systému druhé nápravy, kdy jedno z kol prakticky nebrzdilo a naopak druhé ano, o které žalobce nemohl dopředu vědět. Tato závada podle Ing. Hlasoně nebyla příčinou nehody, avšak závěr Ing. Hlasoně je nepoužitelný, neboť Ing. Hlasoně nebyl oprávněn příčinu nehody posoudit. Nebyla proto vyloučena skutková verze děje tak, jak ho vylíčil žalobce.
34. Je vhodné připomenout, že *„Zanedbání potřebné míry opatrnosti jako předpoklad nedbalostního zavinění je nutno vyvozovat z konkrétních skutkových okolností a nelze tak činit pouze na základě zpětné úvahy, že došlo-li ke škodlivému následku, byla automaticky potřebná míra opatrnosti zanedbána. V tomto ohledu Ústavní soud odkazuje i na své vývody vyslovené v nálezu sp. zn. III. ÚS 2065/15 ze dne 31. 5. 2016 (N 96/81 SbNU 565), dle nichž závěr o trestněprávním zavinění nelze nikdy dovozovat z pouhého faktu, že došlo ke škodlivému následku za účasti třetí osoby. K událostem majícím objektivně nešťastnou nebo i tragickou povahu dochází i bez cizího zavinění.“* (viz náleze Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2018 ve věci sp. zn. I. ÚS 3765/17).
35. Nejvyšší správní soud v rozsudku ve věci sp. zn. 1 As 12/2017 ze dne 31.1.2018, byť ve vztahu k § 4 písm. a) zákona o silničním provozu uvedl: *„Skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o provozu na pozemních komunikacích za porušení povinnosti stanovené v § 4 písm. a) téhož zákona je velmi široká z důvodu preventivní povahy povinnosti stanovené v § 4 písm. a), ale právě proto lze aplikovat dané ustanovení zákona pouze se zřetelem ke konkrétním okolnostem, nikoli jako generální, sběrnou sankci za následek, tedy za dopravní nehodu jako takovou.“*
36. Uvedené lze vztáhnout k porušení povinnosti dle § 18 odst. 1 téhož zákona, neboť skutková podstata přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu je stejně sběrná pro obě povinnosti. Nyní napadené rozhodnutí se soudu jeví právě jako uložení sankce za následek – tj. převrácení vozidla pro svoz komunálního odpadu a způsobení zranění členů posádky, bez snahy o zohlednění konkrétních okolností věci.

IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

37. S ohledem na vše shora uvedené nezbylo zdejšímu soudu nic jiného, než zrušit žalobou napadené rozhodnutí dle § 76 odst. 1 písm. b) s.ř.s., neboť není vystavěno na dostatečně zjištěném skutkovém stavu s tím, že v dalším řízení je žalovaný vázán shora uvedenými právními názory zdejšího soudu ohledně způsobu zjišťování skutkového stavu (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).
38. Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.
39. Podle § 9 odst. 5, § 7 bod 5. a § 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), ve znění

ve znění účinném od 31. 12. 2024, platí, že se za tarifní hodnotu ve věcech žalob, kasačních stížností a dalších právních věcí projednávaných podle soudního řádu správního, s výjimkou věcí podle § 10b odst. 5, a dále ve věcech projednávaných podle části páté občanského soudního řádu považuje částka 88000 Kč. Ve smyslu § 7 bod 3 advokátního tarifu činí sazba za jeden úkon právní služby 4 620 Kč. Krajský soud vycházel z toho, že zástupce žalobce učinil po 31. 12. 2024 ve věci dva úkony právní služby (převzetí a příprava věci, seps žaloby). Ke každému úkonu právní služby náleží náhrada hotových výdajů dle § 13 odst. 3 citované vyhlášky ve výši 450 Kč. Celková výše nákladů řízení žalobce tak činí 10 329 Kč.

40. Celková výše nákladů za celé řízení včetně soudního poplatku ve výši 3 000 Kč tedy činí 13 329 Kč, zástupce žalobce není plátce DPH.
41. Náhradu za zaplacený soudní poplatek za návrh na přiznání odkladného účinku žalobě soud nepřiznal, neboť žalobce v návrhu nesplnil důkazní povinnost, když nepředložil *žádné* důkazní návrhy k prokázání vzniku nenahraditelné újmy.
42. Procesně neúspěšný žalovaný nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o ní musí stěžovatele zastupovat advokát. To neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, právnické vzdělání, které se vyžaduje pro výkon advokacie.

Brno 31. října 2025

Petr Sedlák, v. r.
samosoudce