



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci rozhodl samosoudkyní JUDr. Martinou Radkovou, Ph.D., ve věci žalobce **B. P.**, bytem F. 37, V., zast. JUDr. Ing. Danielelem Tabachem, advokátem se sídlem Hlavní náměstí 104/29, Krnov, proti žalovanému **Krajskému úřadu Olomouckého kraje**, se sídlem Jeremenkova 1056/40a, Olomouc, **o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 1. 2016, č. j. KUOK 170/2016, ve věci přestupků,**

t a k t o :

I. Žaloba **se zamítá.**

II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

[1] Včas podanou žalobou žalobce brojil proti rozhodnutí žalovaného citovaného v záhlaví. Tímto rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání a potvrdil

rozhodnutí Magistrátu města Olomouce, odboru agendy řidičů motorových vozidel (dále „správní orgán I. stupně“), ze dne 6. 11. 2015, č. j. SMOL/239295/2015/OARMV/PNL/Mac.

[2] Tímto rozhodnutím správního orgánu I. stupně byl žalobce uznán vinným z přestupků podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 a § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), kterých se dopustil tím, že dne 21. 7. 2015 v 10.30 h v obci Bohuňovice na ulici Loděnická, silnice č. III/44610 v km 5,625, na železničním přejezdu, jako řidič nákladního motorového vozidla tov. zn. DAF, RZ X, s přívěsem Paragan, RZ X, při jízdě ve směru od ulice 6. května k ulici U Sokolovny, při příjezdu k železničnímu přejezdu na tento železniční přejezd vjel v době, kdy byla dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení a byla dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, kdy při projíždění železničního přejezdu došlo ke sklápění závor a žalobce přívěsem o jednu ze závor zavadil a došlo k jejímu ulomení. Tím žalobce zavinil dopravní nehodu, při které nedošlo ke zranění osob, vznikla hmotná škoda na majetku třetí osoby (SŽDC), alkohol nebyl zjišťován (řidič odjel), technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody nebyla šetřením zjištěna, ani později uplatněna a i když byl žalobce následně upozorněn na zavinění dopravní nehody svědkem, neprodleně neohlásil dopravní nehodu policistovi, nezdržel se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody a nesetřval na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně nevrátil po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody. Tím žalobce z nedbalosti spáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona o silničním provozu v příčinné souvislosti s § 29 odst. 1 písm. a) a písm. b) zákona o silničním provozu a z úmyslu spáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu, kterého se dopustil v souvislosti s porušením § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu.

[3] Za to byla žalobci uložena pokuta ve výši 4.500 Kč, náhrada nákladů správního řízení v paušální částce 1.000 Kč a dále mu byla uložena povinnost, aby poškozené Správě železničních dopravních cest, s. p., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, Olomouc (dále „SŽDC“), nahradil způsobenou škodu na břevnu závory zaplacením částky 17.284 Kč, to vše do 30 dnů od právní moci rozhodnutí.

[4] **V žalobě** žalobce namítal, že byla porušena zásada vyšetřovací a správní orgán I. stupně měl v souladu se zásadou materiální pravdy z moci úřední zajistit podklady pro vydání rozhodnutí. Dále byla porušena zásada *in dubio pro reo*. Skutkový stav nebyl postaven najisto. Byla porušena i zásada materiální pravdy – správní orgán I. stupně měl zajistit takové důkazní prostředky a provést důkazní řízení v takovém rozsahu, aby byl zjištěn skutkový stav, o němž nebudou důvodné pochybnosti. Měly být aplikovány zásady trestního řízení.

[5] Žalobce namítal, že nespáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 a § 29 odst. 1 písm. a) a b) podle zákona o silničním provozu. Spáchání tohoto přestupku nebylo žalobci prokázáno. Žalovaný dospěl k uznání viny toliko na základě dedukcí a závěrů. Z výpovědi žalobce vyplynulo, že na dotčený železniční přejezd nevjel vozidlem, když blikala výstražná znamení, resp. v momentu, kdy vjížděl žalobce na železniční přejezd, nebyla zapnutá (dávána) žádná světelná ani zvuková znamení pro zákaz vjezdu a žalobce přejezd přejel pomalou plynulou jízdou. Důvodem, proč jel žalobce pomalu plynulou jízdou, bylo to, že místo neznal, nevěděl, kam má jet a navíc byl naložen nákladem, a proto chtěl bezpečně přejet přes železniční přejezd, aniž by rozkolíbal přívěs nebo dokonce jej převrátil. Žalobce coby profesionální řidič si je plně vědom toho, v jakém katastrofálním stavu jsou některé (spíše většina) železničních přejezdů. Proto žalobce náležitě a obezřetně přizpůsobil svou jízdu nákladu, který převážel, stavu komunikace a železničního přejezdu.

[6] Pouze jeden jediný svědek (L. F.) byl účasten dopravní nehody, a to nikoliv od samého počátku. Svědek přijel k železničnímu přejezdu až v momentě, kdy žalobce již přejížděl železniční přejezd. Tento svědek tedy neviděl skutkový děj, kdy žalobce započal vjíždět na železniční přejezd. Nicméně svědek svou výpověď prokázal tvrzení žalobce, že žalobce jel přes železniční přejezd pomalu.

[7] Z listinného důkazu doloženého poškozeným vyplývá, že předzváněcí doba (spuštění červených světel) do okamžiku spuštění závor trvala 18 vteřin. Za tohoto stavu existuje jediný důkaz ohledně vjezdu na železniční přejezd, a to výpověď žalobce, který nebyl nikým a ničím vyvrácen, resp. prokazuje nevinu.

[8] Za této situace přistoupil správní orgán pouze k dedukci, že délka železničního přejezdu mezi závorami je asi 7 m, a proto je nelogické, aby žalobci trvalo 18 vteřin, než projel tuto vzdálenost. Pouze na základě této dedukce dospěl správní orgán I. stupně k závěru, že žalobce musel na železniční přejezd vjet v okamžiku, kdy již střídavě přerušovaná červená světla svítila, jakož i zvuková výstraha. Takový skutkový závěr je však absolutně vadný a nesprávný.

[9] Žalobce vůbec nepostřehl (technicky to nebylo ani možné) že by závoru zlomil. Svědek F. vypověděl, že došlo k tomu, že závora zachytila konec levé části přívěsu a zlomila se. To je rozhodné skutkové zjištění pro posouzení celé věci, neboť závora byla zlomena koncem levé části přívěsu. Aby mohl konec přívěsu zlomit závoru, musel žalobce ujet, nikoliv 7 m, ale dalších asi 18 m (což odpovídá délce vozidla, poněvadž konec přívěsu není na začátku vozidla, ale na konci), tedy celkem 25 m. Je nutné si uvědomit, že žalobce projel železničním přejezdem v délce 7 m a dále musel ujet 18 m, neboť závora poškodil konec přívěsu a ne přední část vozidla. Předmětné vozidlo i s přívěsem má délku asi 18 m, což žalobce prokazoval technickými průkazy vozidla a přívěsu. Dále bylo nutné zohlednit, že mezi vozidlem, jehož délka je asi 9,5 m a přívěsem, jehož délka je asi 7,5 m, je prostorová mezera o délce asi 0,8 m. Jinými slovy skutkový závěr správního orgánu I. stupně je takový, že v případě ujetí pouhých 7 m by musela závora zlomit přední část vozidla (kapota), což se nestalo.

[10] Pakliže žalobce jel pomalu, jak potvrdil svědek F., a žalobce opětovně tvrdil, že jel přes přejezd pomalu, a to průměrnou lidskou chůzí. Průměrná lidská chůze činí 1 až 1,5 m za vteřinu nebo 3,6 až 5,4 km/h. Správní orgány nezjišťovaly, jaká byla rychlost jízdy žalobce po železničním přejezdu, toliko obecně konstatovaly pomalou jízdu, čímž opět nezjistily náležitým způsobem skutkový stav věci. Přepočítáme-li to na posuzovaný případ, pak žalobce jel 25 m (nikoliv 7 m) a těchto 25 m mohl jet a jel asi 18 vteřin rychlostí průměrné lidské chůze (3,6 až 5,4 km/h). Tím je dedukce správního orgánu I. stupně (skutkový závěr, o který opřely správně daný výrok o vině žalobce) zcela vadná a vyvrácena.

[11] Žalobce rozporoval i ten skutkový závěr, že když svědek F. dojížděl k železničnímu přejezdu a jednalo se o vzdálenost 15 – 20 m, poněvadž svědek F. jel po ulici Za Pekárnou, která se napojuje na dotčenou ulici Loděnická (na které se nachází předmětný železniční přejezd), pak napojení těchto ulic je ve vzdálenosti toliko asi 12 m od železničního přejezdu, čímž zpochybňuje svědkem uváděnou vzdálenost. Kratší vzdálenost znamená menší časový prostor, čímž svědek musel vidět již jen v podstatě konec nehodového děje a navíc neúplně, sledoval-li náležitě silniční provoz kolem sebe, zejména při zatáčení a vjezdu z vedlejší ulice na hlavní ulici.

[12] Dále žalobce namítal, že nešlo o úmyslný přestupek, ale nedbalostní, protože chyběl úmysl. Žalobce navrhl k důkazu výpověď žalobce, technické průkazy vozidla a návěsů, ohledání vozidla a návěsu, mapu místa dopravní nehody a podklad o průměrné rychlosti lidské chůze.

[13] Žalobce namítal, že nespáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 a § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu.

[14] Přestupek podle § 125 odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu se vztahuje k porušení povinnosti uvedené v § 47 odst. 4 písm. c) a nikoliv k § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu. Jednání popsané v § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu není v zákoně stanoveno jako přestupek.

[15] Žalobce se choval adekvátně po dopravní nehodě, neboť když byl svědkem F. upozorněn na zlomenou závoru, žalobce prošel vozidlo a žádné poškození vozidla neviděl a ani si nebyl vědom toho, že by způsobil zlomení železniční závory. Tudíž předpokládal, že tvrzení svědka F. je nepravdivé a z místa odjel. Žalobce byl taktéž pod vlivem časové pracovní tísně, kdy musel dodržet časový harmonogram pro nakládku a vykládku nákladu. Proto i taková slovní reakce žalobce na sdělení svědka F.. Proto nevnímá žalobce své jednání jako jednání protiprávní či nedovolené, natož úmyslné.

[16] Z popsaného vyzařuje závěr, že žalobce neúmyslně odjel z místa dopravní nehody. Podle žalobce porušení povinnosti uložené v § 47 odst. 4 písm. c) zákona o silničním provozu je nutné kvalifikovat jako přestupek úmyslný, nikoliv nedbalostní. Jednal-li žalobce nedbalostně (pokud vůbec jednal nedbalostně) a jedná

se o přestupek úmyslný, chybí tak esenciální náležitost, a to zavinění (subjektivní stránka).

[17] Dále žalobce namítl, že v § 47 odst. 4 písm. c) zákona o silničním provozu jsou uloženy povinnosti buď setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody. To znamená, že úmyslem zákonodárce bylo jednak setrvat na místě dopravní nehody nebo v případě za objektivně daných okolností je možné z místa dopravní nehody odjet, avšak neprodleně se vrátit na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody. Podle žalobce u něj byly dány objektivně dané podmínky pro odjetí z místa dopravní nehody. Žalobce vypověděl, že musí naložit neprodleně náklad, jinak by hrozila újma a současně by žalobce byl ochoten bezodkladně se dopravit zpět na místo dopravní nehody, k čemuž nasvědčují okolnosti, že žalobce byl telefonicky kontaktován policií asi do dvou hodin, kdy se jich ptal, zda má přijet. Volající policista, odpověděl (resp. se dohodli) že nikoliv, že stačí zaslat toliko fotografie vozidla, což žalobce ihned učinil. Z tohoto důvodu nemusel žalobce jezdit zpět na místo dopravní nehody. Správní orgány nezjistily náležitě skutkový stav věci, když nevyšlechly zasahující policisty, kteří by prokázali tvrzení, že žalobce se nemusel vracet zpět k místu dopravní nehody a dále nezjistily bližší důvodné okolnosti odjezdu žalobce z místa dopravní nehody, byť žalobce se snažil tuto skutečnost objasnit a správním orgánům ozřejmit, avšak bezúspěšně. K tomu navrhoval žalobce důkaz výsledkem svým, výpovědí zasahujících policistů a podklady prokazujícími důvodnost odjetí z místa dopravní nehody.

[18] Konečně žalobce namítal, že správní orgány považovaly za přestupek i takové jednání, že žalobce neoznámil policii dopravní nehodu ve smyslu § 47 odst. 4 písm. a), a to subsumují pod přestupek podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu. I tento postup je nelegitimní, neboť neohlášení dopravní nehody ve smyslu § 47 odst. 4 písm. a) není přestupkem. Žalobce chtěl oznámit dopravní nehodu policii, ale hodlal tak učinit až v místě naložení další nakládky.

[19] Žalovaný ve **vyjádření k žalobě** uvedl, že žalobní námitky jsou totožné s námitkami, které uvedl žalobce při projednávání přestupků před správním orgánem I. stupně, který se s těmito námitkami podrobně vypořádal ve svém rozhodnutí. Žalovaný se poté s těmito závěry v rozhodnutí o odvolání ztotožnil. Údajnou rychlost vozidla uvedl žalobce až v žalobě. Žalovaný tyto údaje považoval za účelově uvedené a nereálné. Pokud žalobce uváděl rychlost, jakou jel přes železniční přejezd, měl možnost toto tvrzení doložit výpisem z tachografu, což však neučinil, ač mu v tom nic nebránilo. Správní orgán I. stupně neměl důvodu považovat výpověď svědka F. za nevěrohodnou, neboť tento vypovídal po řádném poučení. Na rozdíl od žalobce svědek neměl důvod vypovídat nepravdivě. Žalobce se může na rozdíl od svědka hájit jakýmkoliv tvrzením, tedy i nepravdivým bez hrozby sankce za nepravdivou výpověď. Spisový materiál správního orgánu I. stupně a žalovaného jednoznačně vyvrací námitky žalobce.

[20] Žalobce v replice uvedl, že rychlost jízdy žalobce na železničním přejezdu žalovaný ani správní orgán I. stupně vůbec nezjišťovali a naopak bylo prokázáno, že žalobce projížděl železničním přejezdem velmi pomalu.

[21] Nad rámec žaloby žalobce dále poukázal na to, že závora podle svědka F. zachytila konec levé části přívěsu a zlomila se. Toto tvrzení je rozhodné skutkové zjištění pro posouzení celé věci, neboť závora byla zlomená koncem levé části přívěsu. Aby mohl konec přívěsu zlomit závoru, musel žalobce ujet nikoliv 7 m, ale dalších 18 m, což odpovídá délce vozidla, tedy celkem 25 m.

[22] Žalovaný opomíjí, že jsou to správní orgány, které zjišťují skutkový stav prostý důvodných pochybností, jakož vinu pachatele. Žalovaný nezákonně a protiústavně přenáší břemeno tvrzení a důkazní na žalobce.

[23] Žalovaný se vůbec nevyjádřil k ujeté vzdálenosti 7 m, resp. 25 m, a to proto, že buď nepochopil obranu žalobce, anebo samotný skutek a podání žalobce prostudoval laxním přístupem.

[24] Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 65 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále „s. ř. s.“), v mezích žalobních bodů a při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), tedy ke dni 4. 1. 2016.

[25] Při jednání soudu vzal žalobce návrh na dokazování výslechem policistů zpět vzhledem k době, která od nehody uplynula a to proto, že by si zřejmě policisté na nic již nepamatovali. V konečném návrhu žalobce zdůraznil, že komunikoval s policisty a ti mu sdělili, že se nemusí dostavit na místo nehody a postupoval tedy podle jejich pokynů; nesetřval na místě nehody, protože musel vyložit náklad a nevěděl, že způsobil nehodu.

[26] Ve vztahu k souzené věci ze správního spisu soud zjistil z oznámení přestupků ze dne 8. 8. 2015, že žalobce po jednání popsaném výše jako přestupek se asi po pěti minutách otočil a vrátil k železničnímu přejezdu a zde ho zastavil určitý svědek události, který stál od místa asi 5 m a sdělil řidiči, k čemu došlo. Následně ho upozornil, že dopravní nehodu musí oznámit na linku 158, obecní policii, obecnímu úřadu. I přes toto upozornění žalobce nehodu neoznámil a pokračoval dál směrem na Humpolec. Žalobce se k události vyjádřil policii telefonicky, když byl s vozidlem i přívěsem mimo okres Olomouc (ve 13 hodin, tj. asi 2,5 hodiny po nehodě).

[27] Podle záznamu o přijatém oznámení dne 21. 7. 2015 ve 12 hodin oznámil svědek L. F. policii dopravní nehodu. Dopravní nehoda je popsána v protokolu o nehodě v silničním provozu ze dne 21. 7. 2015 na základě popisu svědka, ohledání místa dopravní nehody a telefonického hovoru s žalobcem. Přílohou protokolu je mapa s nákresem nehody a fotografická dokumentace zobrazující, jak vozidlo a přívěs, tak místo dopravní nehody a ulomenou závoru.

[28] Dne 28. 7. 2015 žalobce poskytl Policii ČR vysvětlení. Dne 21. 7. 2015 podal vysvětlení Policii ČR svědek L. F..

[29] Podle vyjádření poškozeného ze dne 5. 8. 2015 se udržující pracovník dostavil asi v 11 hodin na přejezd a nalomenou závoru výstražníku A provizorně opravil. Dne 22. 7. 2015 byla závoru vyměněna za novou. Rozborem diagnostiky bylo zjištěno, že uvedeného dne při jízdě vlaku ve směru Bohuňovice – Olomouc v 10.20.35 h nastala výstraha (rozsvícením kmitavých červených světel). V 10.20.53 h byla ukončena předzváněcí doba (zahájení uzavírání závory) a v 10.20.59 h byl přejezd uzavřen (obě závory v konečné dolní poloze). Po předzváněcí dobu, která je na polovičních závorách stanovena jednotně na 18 vteřin střídavě přerušovaná červená světla svítila, jak měla. Podle diagnostiky a kontroly výpravčího přejezdové zařízení nevykazovalo poruchu a po příchodu pracovníka údržby není v dokumentaci zaznamenán jiný zásah než provizorní oprava závory. Zvuková výstraha, která není diagnostikována, byla na zařízení v činnosti po celou dobu svícení červených světel.

[30] Podle oznámení o zahájení řízení o přestupcích – předvolání ze dne 16. 9. 2015 bylo proti žalobci zahájeno řízení o přestupcích podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9, § 125 odst. 1 písm. i) bod 4 v souvislosti s § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu.

[31] Při ústním jednání o přestupcích dne 9. 10. 2015 žalobce nesouhlasil s tím, že jel na červenou, resp. na výstražnou a zvukovou signalizaci na železničním přejezdu. Po obejití auta poté, co byl upozorněn svědkem, neviděl na vozidle ani na přívěsu žádné poškození, a proto nepokládal za nutné něco hlásit. Když žalobce dojel k přejezdu, závory byly v horní poloze zvednuté a na signalizaci nesvítila výstraha, ani nebylo v provozu zvukové zařízení. Plynulou pomalou jízdou žalobce projel železniční přejezd a začal odbočovat vpravo a jel souběžně s tratí. Asi po ujetí 30 m se zastavil a ptal se kolemjdoucích, kde je firma, kam měl jet nakládat palety. V momentě, kdy se s nimi bavil, přijel za ním nějaký pán s autem, troubil a řekl, že měl na železničním přejezdu zlomit závoru. Žalobce odvětil, že si toho není vědom a ani při vykládce nezjistil poškození auta. Když byl u Jihlavy, kontaktovala ho policie, že poškodil závoru. Policista řekl, že by se měl vrátit zpět na místo nehody, ale žalobce namítl, že má termínovanou vykládku, že ho tlačí čas, tak se domluvil, že celé auto i s přívěsem nafotí a zašle. Celou událost, jak viděl, mu popsal do telefonu a už dále kontaktován policií nebyl. K otázce správního orgánu I. stupně: „Když jste opětovně cestou zpět jel přes inkriminovaný železniční přejezd, viděl jste poškozenou závoru?“ žalobce odpověděl: „Ano, viděl“. K dotazu, proč žalobce neohlásil nehodu, uvedl, že na soupravě nenašel žádné poškození. K dotazu magistrátu uvedl, že nákladní soupravu prohlížel až v místě nakládky, pak už toho pána neviděl.

[32] Svědek do protokolu vypověděl, že když přijížděl k přejezdu, viděl a slyšel, jak bliká signalizace, asi i bylo v provozu zvukové zařízení, ale to nemůže na 100 % potvrdit. V době, kdy přijížděl, šlo asi o 15 až 20 m, viděl, jak přes přejezd přijíždí nákladní auto s přívěsem. Řidič asi váhal, jestli pojede, nebo jestli bude

odbočovat vlevo nebo vpravo, a když bylo auto skoro na konci přejezdu, tak se spustila závoru, která zachytila konec levé části přívěsu a zlomila se. Auto s přívěsem pokračovalo dál směrem doprava, tak jel svědek za ním. Řekl řidiči, jestli ví, že ulomil závoru a aby zastavil na nádraží nebo na obecním úřadě, a aby to tam řekl, že ulomil závoru. Řidič kývl hlavou, určitě ho slyšel. Bylo mu jasné, že řidič nemohl vidět, jak došlo k ulomení závory, protože byl stočený, tak mu chtěl jen říct, že tu závoru ulomil. K dotazu správního orgánu I. stupně upřesnil svědek, že nehodu viděl jako řidič v osobním vozidle. K dotazu, v jakém místě se nacházelo nákladní vozidlo s přívěsem v době, kdy bylo v provozu světelné signalizační zařízení, žalobce uvedl, že dojížděl k přejezdu, a to auto s přívěsem ho už přejíždělo. K dotazu na rychlost uvedl, že projížděl pomalu, a že bylo vidět, že váhá, kam má odbočit. K dotazu, jestli viděl svědek, jak došlo k poškození závory na železničním přejezdu, svědek uvedl, že to viděl, došlo k ulomení části závory přes hranu přívěsu, řidič to nemohl cítit, jen viděl, jak došlo k zachycení závory o plachtu na levé straně.

[33] Ve svém vyjádření doručeném magistrátu dne 20. 10. 2015, žalobce uvedl, že v žádném případě nevjel na přejezd na červené výstražné světlo ani nepoškodil železniční závoru. Na výzvu svědka nereagoval proto, že si nebyl vědom žádného protiprávního jednání. Tato informace mu byla sdělena teprve při telefonickém hovoru s Policií ČR. Protože byl žalobce v časové tísní z důvodu plánované vykládky a nakládky zboží, byl vyzván policií k nafocení jízdní soupravy a zaslání fotodokumentace. I přes časový tlak byl žalobce maximálně vstřícný a toto učinil. Na jízdní soupravě žalobce neshledal žádné poškození, a protože ho policie dále už nekontaktovala, považoval celou záležitost za vyřízenou. Žalobce popřel důvěryhodnost svědka, že mohl být pod vlivem alkoholu, léků nebo mohl být kdekoli jinde. I kdyby se výstražné světlo spustilo v době, kdy už byl na železničním přejezdu, není možné, aby se závory spustily tak rychle, aby došlo ke kontaktu a poškození.

[34] Správní orgán I. stupně v rozhodnutí, kterým uznal žalobce vinným ze shora citovaných přestupků, podrobně popsal všechny provedené důkazy a podklady rozhodnutí a dospěl k závěru, že si vzájemně odpovídají a nejsou mezi sebou v rozporu. Proto podle něj byly přestupky žalobci bez důvodných pochybností prokázány. Žalobce v řízení vypovídal shodně s tím, jak okolnosti dopravní nehody popsal při telefonickém podání vysvětlení Policií ČR a následně i v protokolu o ústním jednání dne 9. 10. 2015. Také svědek F. se ve své výpovědi neodchýlil od podaného vysvětlení. Protože k tomu, že žalobce v době, kdy projížděl přes železniční přejezd a k nárazu závory na železničním přejezdu došlo až zadní částí levé strany přívěsu, o této skutečnosti žalobce dle správního orgánu I. stupně nevěděl, a proto pokračoval v jízdě a hned nezastavil, se správní orgán I. stupně přiklonil k verzi žalobce, že o poškození závory skutečně nevěděl. Správní orgán I. stupně také za velice důvěryhodnou považoval výpověď svědka L. F., která plně koresponduje s nehodovým a ponehodový dějem. K námitce žalobce, že si není vědom toho, že by na železniční přejezd vjel v době, kdy svítila červená světla, a bylo v činnosti zvukové zařízení, magistrát uvedl, že proti tomu svědčil L. F.. Ten uvedl, že když dojížděl k železničnímu přejezdu a byl od něj asi 15 až 20 m, tak viděl, že na přejezdu blikají červená světla, o zvukovém zařízení se vyjádřil, že si není na

100 % jistý, protože hůře slyší. Tato zvuková výstraha byla potvrzena vyjádřením k činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení v obci Bohuňovice poškozeným. Podle tohoto vyjádření po dobu 18 vteřin svítí střídavě přerušovaná červená světla a nebyla hlášena porucha, tudíž byla v provozu i zvuková signalizace. Žalobce shodně se svědkem L. F. uvedl, že přes železniční přejezd, který má šířku asi 7 m, přejížděl plynulou pomalou jízdou. Není tedy možné, aby i v případě, že by přední část kabiny vozidla DAF projela přes zabezpečovací zařízení v dobu, kdy zabezpečovací zařízení ještě nebylo v provozu a spustilo se až po projetí přední části vozidla DAF, že by úsek oněch 7 m trval obviněnému žalobci projet 18 vteřin, pokud by na železničním přejezdu nezastavil, což ani žalobce ani svědek nepotvrdili. Žalobce zastavil až za železničním přejezdem ve vzdálenosti asi 30 m, kde se ptal na cestu. I to vypovídá o tom, že žalobce porušil § 29 odst. 1 písm. a) a b) zákona o silničním provozu a vjel na železniční přejezd v případě, kdy to je zakázáno. Správní orgán I. stupně vyhodnotil všechny podklady pro rozhodnutí týkající se místa střetu, poškození dřevěné železniční závory, výpovědi žalobce, svědka a dospěl k závěru, že podklady nejsou v rozporu a lze z nich usoudit, že příčinou dopravní nehody bylo to, že žalobce vjel na železniční přejezd v dobu, kdy již byla v činnosti světelná a zvuková výstraha, přičemž měl před železničním přejezdem zastavit a počkat na projetí vlaku a projet železniční přejezd až po zvednutí závoru.

[35] Podle správního orgánu I. stupně bylo prokázáno, že žalobce, poté co měl účast na uvedené dopravní nehodě a došlo ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, neohlásil dopravní nehodu policistovi, nezdržel se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody a zejména přemístění vozidel a nesetrval na místě nehody až do příchodu policisty. Na toto místo se žalobce neprodleně nevrátil po ohlášení dopravní nehody a porušil tak § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu. Žalobce nesplnil povinnost podle § 47 odst. 4 písm. a) a písm. c) a naplnil tím skutkovou podstatu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu tím, že nedovoleně opustil místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátil na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody. Žalobce měl evidentně účast na dopravní nehodě a jeho jednáním došlo k poškození dřevěné závory na železničním přejezdu, tedy ke škodě na majetku třetí osoby ve výši 17.284 Kč, jak je doloženo zakázkou č. V770Z3301254 za opravu závory, dopravní nehodu neprodleně neoznámil policistovi, což je prokázáno tím, že dopravní nehoda byla oznámena pouze svědkem L. F. dne 21. 7. 2015 ve 12 hodin na Policii ČR. S vozidlem s přívěsem žalobce dále i manipuloval (odjel), což je prokázáno svědeckou výpovědí svědka L. F. a výpovědí žalobce, který měl správně zůstat $\pm$ 30 m za železničním přejezdem, kde mohlo být vozidlo i přívěs odborně zadokumentováno a prohlédnuto policisty. Žalobce nesetrval na místě dopravní nehody až do příchodu policisty ani se sem nevrátil po ohlášení dopravní nehody, o které byl svědkem L. F. informován. I žalobce uvedl, že v momentě, kdy se bavil s kolemjdoucími a ptal se jich na cestu, přijel za ním nějaký pán s autem, troubil a řekl mu, že měl na železničním přejezdu zlomit závoru. Žalobce na to nereagoval a neměl snahu řešit poškození závory na železničním přejezdu. Jediné, co udělal, bylo to, že obešel celé vozidlo s přívěsem, kde samozřejmě nemohl ze země rozpoznat, zda na některém z těchto vozidel došlo či nedošlo k poškození. Chování žalobce bylo zcela neadekvátní popisované situaci

(svědkem L. F.), který žalobce slovně upozornil na poškození závory, která zůstala na místě i v době, kdy žalobce s nákladní soupravou odjížděl z místa nakládky a jak sám žalobce uvedl, viděl ji poškozenou. Svědecká výpověď L. F. je vnitřně i vzájemně konzistentní. I co se týká toho, že vozidlo s přívěsem řízené žalobcem bylo na železničním přejezdu v době, kdy byla dávána výstraha červenými světly. Jde o osobu svědka bez vzájemných vazeb i bez vztahu k žalobci nebo poškozené a žalobce měl možnost klást svědkovi při jednání otázky. Svědek není navíc ani účastníkem dopravní nehody a jeho osobní zájem na posouzení věci tedy není dán. Správní orgán I. stupně zdůraznil skutečnost, že si svědek L. F. byl vědom závažnosti situace a bez osobního zainterесování se sám přihlásil policii a zapamatoval si bezprostředně po nastalé situaci typ a registrační značku vozidla žalobce. Svědek již při vyšetřování nehody policií událost vylíčil shodným způsobem, jak posléze i v přestupkovém řízení. Vše navíc potvrzuje dokumentace z místa dopravní nehody, jak fotografická, tak na plánu místa dopravní nehody. To, že měl žalobce termínovanou nakládku a vykládku není v žádném případě důvod k tomu, aby odjel z místa dopravní nehody.

[36] Podle správního orgánu I. stupně je na první pohled vyloučen úmysl, a to jak přímý, tak eventuální a jedná se o nedbalostní jednání. Míra zavinění žalobce na neprodleném ohlášení dopravní nehody policistovi, nezdržení se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel a nesetrvání na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodlené nevrácení po ohlášení dopravní nehody, kdy evidentně došlo ke škodě na majetku třetí osoby je podle správního orgánu I. stupně úmyslným jednáním, kdy žalobce věděl, že svým jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem a pro případ, že ho poruší nebo ohrozí, s tím byl srozuměn. Žalobce byl svědkem upozorněn na to, že došlo k poškození závory na železničním přejezdu jím řízeným vozidlem, ale i přesto dopravní nehodu neoznámil. K tomu přihlédl správní orgán I. stupně jako k přitěžující okolnosti.

[37] Žalovaný v rozhodnutí o odvolání se ztotožnil se závěry správního orgánu I. stupně a zejména popsal fotografie vozidla žalobce a poukázal dále na zlomenou závoru, výpověď svědka, vyjádření SŽDC k přejezdovému zabezpečovacímu zařízení a k době výstrah a uzavření přejezdu. Žalovaný zdůraznil, že podjatost svědka žalobce nenamítal a neměl na něj žádné otázky.

[38] Krajský soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná. Soud se ztotožnil se skutkovými a právními závěry správních orgánů obou stupňů.

[39] K zániku odpovědnosti za přestupky podle § 20 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o přestupcích“), nedošlo, neboť přestupky byly spáchány dne 21. 7. 2015 a napadené rozhodnutí žalovaného nabylo právní moci dne 8. 1. 2016.

[40] Dále soud konstatuje, že skutkové podstaty obou přestupků podle účinné právní úpravy existují i ke dni vydání rozsudku, a to včetně shodné právní úpravy

sankcí, proto posuzoval souzenou věc podle hmotněprávní úpravy účinné v době spáchání přestupku v souladu s § 7 odst. 1 zákona o přestupcích.

[41] První spornou otázkou bylo, zda se žalobce dopustil přestupků, které mu byly kladeny za vinu.

[42] Podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 9 zákona o silničním provozu *fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 víjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno.*

[43] Podle § 29 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu *řidič nesmí víjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.*

[44] Podle § 29 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu *řidič nesmí víjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení.*

[45] Podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu *fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.*

[46] Podle § 47 odst. 4 zákona o silničním provozu *dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni*

- a) *neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,*
- b) *zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,*
- c) *setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.*

[47] Podle § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu *povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle.*

[48] Skutek spočívající v tom, že žalobce víjížděl na železniční přejezd v době, kdy byla dávana výstraha, je prokázán jednak svědeckou výpovědí L. F. (u něj byla

postavena najisto jen signalizace světelná, o zvukové si nebyl zcela jistý), dále prohlášením SŽDC (u zvukové i světelné výstrahy) a konečně samotnou ulomenou závorou. Tyto důkazy ve svém celku osvědčují spáchání uvedeného přestupku. Tvzení žalobce, že při vjezdu na železniční přejezd neviděl světelnou výstrahu a neslyšel zvukovou výstrahu, není věrohodné. I kdyby tomu tak bylo, bylo povinností svědka tyto výstrahy respektovat v okamžiku jejich zjištění při přejíždění přejezdu a dále bylo povinností žalobce přes železniční přejezd projet takovou rychlostí, aby k žádné nehodě nedošlo. Podle § 28 odst. 3 věty třetí zákona o silničním provozu *při přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění*. Žalobce i svědek se shodli na tom, že žalobce přejížděl přejezd pomalu.

[49] Žalobcovy námitky k nesprávným úvahám ohledně výpočtu rychlosti vozidla žalobce a vzdálenosti, kterou za dobu 18 vteřin ujel, jsou nedůvodné. Tyto úvahy nemají vliv na to, že se nehoda stala, došlo k ulomení závory vozidlem žalobce a toto ulomení svědek jednoznačně potvrdil, protože to viděl. Svědek mimo ulomení závory viděl i světelnou signalizaci a viděl rovněž dle své výpovědi, jak žalobce na přejezdu váhá, kterým směrem má pokračovat v jízdě. Svědek při podání vysvětlení Policii ČR dne 21. 7. 2015 navíc uvedl, že byl od přejezdu vzdálen 5 m, když se začala spouštět dřevěná závora, která se ulomila o zadní část přívěsu. Svědek si zapsal RZ vozidla. Sám žalobce ve své výpovědi ve správním řízení uvedl, že místo neznal a jel podle navigace. Při podání vysvětlení Policii ČR navíc žalobce uvedl, že si spletl cestu, tak za přejezdem odbočil vpravo. K věrohodnosti svědka sám žalobce uvedl do protokolu při jednání dne 9. 10. 2015, že svědek určitě nebyl podjatý. Tento protokol žalobce podepsal. Podle vyjádření SŽDC mezi rozsvícením kmitavých červených světél a zahájením uzavírání závory uplynulo 18 vteřin.

[50] Přestupku spočívajícího v tom, že žalobce neohlásil nehodu policistovi a že se neprodleně nevrátil na místo nehody poté, co byl na ni výslovně svědkem upozorněn, se žalobce dopustil rovněž, což se podává zejména ze svědecké výpovědi a záznamů sepsaných Policií ČR, které byly provedeny jako důkaz při jednání dne 9. 10. 2015. Pokud posuzujeme tento důkaz společně s ulomenou závorou, s fotografiemi, které pořídil a zaslal žalobce Policii ČR, a oznámením svědka Policii ČR o dopravní nehodě, je postaveno najisto, že žalobce nesplnil povinnosti podle shora citovaného § 47 odst. 4 zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení byl žalobce povinen zejména nahlásit nehodu policii, setrvat na místě nehody anebo vrátit se na toto místo po nahlášení nehody. Podle protokolu o nehodě v silničním provozu svědek nahlásil nehodu ve 12 h, nehoda se stala v 10.30 h. Po telefonické konzultaci s Policií ČR nafotil vozidlo sám žalobce a fotografie dodal Policii ČR. Místo bylo Policií ČR ohledáno v 12.20 h až 14 h. Žalobce byl podle protokolu o nehodě mimo okres Olomouc a odjížděl do zahraničí. Sám žalobce netvrdí, že by nehodu oznámil či vyčkal příjezdu Policie ČR. Žalobce se hájí tím, že o nehodě nevěděl. I kdyby o nehodě nevěděl v okamžiku zlomení závory, byl na ni upozorněn svědkem. V okamžiku upozornění se měl na místo nehody vrátit a ohlásit nehodu Policii ČR, což jednoznačně neučinil. Smyslem povinnosti nahlásit nehodu Policii ČR a vyčkat na místě jejího příjezdu je mimo jiné neprodlené a objektivní vyšetření dopravní nehody, jakož i přijetí případných potřebných opatření

s touto dopravní nehodou vyvolaných a spojených tak, aby nehoda mohla být vypořádána příslušnými pojišťovnami jakožto pojistná událost (resp. zajistit dostatečný podklad pro případné vypořádání náhrady škody, která vznikne v důsledku dopravní nehody).

[51] Obě projednávané skutkové podstaty přestupků byly žalobci prokázány a všechny znaky přestupků byly naplněny. Ve zjištění skutkového stavu a jeho podřazení pod vybrané právní normy nelze správním orgánům nic vytknout.

[52] Nedůvodná je námitka, že žalobce nespáchal přestupek podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu, protože porušil § 47 odst. 5 písm. a) téhož zákona a že se jednání podle § 47 odst. 5 písm. a) nevztahuje k § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 citovaného zákona. Jak bylo citováno výše znění § 47 odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu, povinnosti podle jeho § 47 odst. 4 se vztahují i na případy, kdy dojde při dopravní nehodě ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, jak stanoví § 47 odst. 5 písm. a) zákona o silničním provozu a což je posuzovaný případ. Obě citovaná ustanovení je nutno vykládat v jejich kontextu a podle jejich smyslu a účelu. Ustanovení § 47 odst. 5 zákona o silničním provozu je podle obsahu pokračováním a rozšířením § 47 odst. 4 téhož zákona. Tak se stává jeho součástí a nelze aplikovat zúžený výklad § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu tak, jak to činí žalobce.

[53] Soud nepochybuje o tom, že žalobce o nehodě po upozornění svědkem věděl a odjel od místa nehody úmyslně. Jeho jednání vyžadovalo uvážení o situaci a rozhodnutí, bylo třeba aktivního jednání. Žalobce vysvětlil své jednání tím, že byl v časové tísní. Ta ho však nezbavuje povinnosti vyčkat v případě nehody na příjezd Policie ČR. Ani dohoda s účastníkem nehody, příp. poškozeným by nebyla liberačním důvodem, jak vysvětlil Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 29. 8. 2014, č. j. 5 As 4/2013 – 26, www.nssoud.cz, na který soud pro stručnost pouze odkazuje a pouze z něj vyjímá, že *povinnost, stanovenou v § 47 odst. 3 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, sepsat v případě méně závažné dopravní nehody společný záznam o nehodě musí účastníci nehody, pokud neoznámí nehodu policii, splnit neprodleně.*

[54] Přiměřeně jsou přitom stále aplikovatelné závěry vyslovené v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. 10. 2006, sp. zn. 32 Odo 906/2005, dostupném na www.nsoud.cz. Klíčovou část odůvodnění tohoto rozsudku Nejvyššího soudu představuje závěr, dle něhož „i když v ustanovení § 47 odst. 5 cit. zákona není výslovně uvedeno, v jaké lhůtě jsou účastníci dopravní nehody povinni dopravní nehodu policistovi oznámit, je třeba z něho zcela nepochybně dovodit, že jsou tak povinni učinit bezprostředně (co nejdříve) po dopravní nehodě. Jiný výklad by zcela popíral smysl takového oznámení, jímž je mimo jiné neprodlené a objektivní vyšetření dopravní nehody, jakož i přijetí případných potřebných opatření s touto dopravní nehodou vyvolaných a spojených. Jestliže jsou účastníci dopravní nehody povinni oznámit ji policistovi bezprostředně, nelze než aplikovat stejné časové kritérium i pro lhůtu, v níž se účastníci dopravní nehody dohodnou na zavinění (neboli uzavřou dohodu). Z tohoto pohledu proto nemůže obstat, jestliže k uzavření

příslušné dohody došlo (a to z jakýkoliv důvodů), jak tomu bylo v posuzované věci, až následující den po nehodě.“

[55] Navrhované dokazování technickými průkazy vozidel a ohledání vozidla a přívěsu soud neprováděl, protože délka vozidla dle soudu nedisponuje vypovídací potencí ke spáchání projednávaných přestupků a k rychlosti, kterou žalobce přejížděl železniční přejezd, pokud existuje následek v podobě ulomené závory. Ze stejného důvodu neshledal soud jako potřebné obstarávat podklad o rychlosti lidské chůze. Důkaz mapy místa dopravní nehody byl proveden v rámci dokazování správním spisem, je pořízen policisty a obsažen na č. I. 7 správního spisu. Dokazování touto listinou proběhlo při ústním jednání dne 9. 10. 2015 a žalobce byl dle protokolu s obsahem správního spisu seznámen. V protokole je výslovně uvedeno, že v rámci dokazování byl žalobci plánek nehody předložen a v plánu je uveden směr jízdy vozidla žalobce, postavení jeho vozidla, postavení svědka v době dopravní nehody a pravděpodobné místo střetu přívěsu se závorou. Navržené důkazy výpovědí zasahujících policistů soud považoval za nadbytečné, protože z provedeného dokazování je za daného stavu zjevný skutkový stav a podle soudu by na něm výpovědi policistů nic nezměnily. Liberačním důvodem nemohou být ani žalobcem uváděné důvody o časové tísní, proto považoval soud dokazování podklady prokazujícími důvodnost odjetí z místa dopravní nehody za nadbytečné. O tom, že by časové prodlení znamenalo např. zničení převážených směrů či riziko škody na životě, zdraví či majetku apod., žalobce nevznášel žádná tvrzení ve správním ani soudním řízení. O krajní nouzi v daném případě nešlo, ostatně to žalobce ani netvrdil.

[56] Úspěšný žalovaný žádné náklady řízení nepožadoval a soud ze spisu žádné nezjistil, proto mu je nepřiznal, a neúspěšný žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, to vše podle § 60 odst. 1 s. ř. s.

Poučení: Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů od jeho doručení k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně.

Olomouc 21. srpna 2017

JUDr. Martina Radkova, Ph.D., v. r.
samosoudkyně

Za správnost vyhotovení:
Š. H.