



KULBP013U913

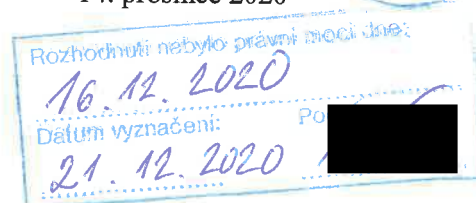
Vážený pan



ČÍSLO JEDNACÍ
OD 932/20-2/67.1/20211/NL
KULK 89814/2020

OPRÁVNĚNÁ ÚŘEDNÍ OSOBA/LINKA/E-MAIL
Ing. Ludmila Novotná/718
ludmila.novotna@kraj-lbc.cz

LIBEREC
14. prosince 2020



ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy (dále jen „správní orgán II. stupně“), jako správní orgán funkčně, věcně a místně příslušný dle ustanovení § 67 odst. 1 písm. a) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů a dle ustanovení § 89 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), projednal odvolání účastníka řízení, pana [redacted]

(dále též „odvolatel“), podané v zákonné lhůtě, prostřednictvím zástupce, [redacted] advokáta se sídlem AK v [redacted], proti rozhodnutí Městského úřadu Česká Lípa, odboru správního (dále též „správní orgán I. stupně“), sp.zn.: MUCL/11134/2020/ZK, č.j.: MUCL/85249/2020, ze dne 21. 8. 2020, kterým byl odvolatel uznán vinným z **přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), když porušil ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu.** Přestupku se odvolatel z nedbalosti dopustil tím, že dne 14. 4. 2020, v 16:00 hod., řídil po veřejných komunikacích motorové vozidlo tov. zn. VW, RZ: 5L0 1073, kdy při jízdě na silnici č. I/9, mezi obcí Pihel a Česká Lípa, v blízkosti benzínové čerpací stanice Vendys, nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Hyundai, [redacted] a když jeho řidička [redacted] byla donucena k intenzivnímu brždění, tak do tohoto vozidla zezadu narazil.

Za uvedený přestupek byla odvolateli podle ustanovení § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) a podle ustanovení § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 1 500 Kč (slovy Jeden tisíc pět set korun českých) splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci prvostupňového rozhodnutí. Dále byla odvolateli podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a podle ustanovení § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů uložena povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy po přezkoumání všech okolností případu a posouzení námitek odvolatele, odvolání pole ustanovení § 90 odst. 5 správního řádu

z a m í t á

a rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrzuje v plném rozsahu.

Odůvodnění:

Správní orgán I. stupně na základě spisové dokumentace Policie ČR, Krajského ředitelství Policie Libereckého kraje, dopravního inspektorátu Česká Lípa, č.j.: KRPL-31806/PŘ-2020-180106, projednal přestupek odvolatele v ústním jednání dne 22. 7. 2020, kdy se dostavil odvolatel i jeho zástupce. V ústním jednání provedl správní orgán I. stupně dokazování svědeckou výpovědí paní [redacted] řidičky motorového vozidla tovární značky Hyundai, [redacted]

Odvolateli byla dána možnost uplatnit své právo dle ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu, a to do 15 dnů ode dne 22. 7. 2020. Dne 6. 8. 2020 bylo správnímu orgánu I. stupně doručeno písemné vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí. Na základě provedené dokazování uznal správní orgán I. stupně odvolatele vinným z přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, ve spojení s porušením ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu.

Za uvedený přestupek byla odvolateli podle ustanovení § 35 písm. b) a § 46 zákona o odpovědnosti za přestupky a podle ustanovení § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uložena pokuta ve výši 1 500 Kč (slovy Jeden tisíc pět set korun českých) splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci prvostupňového rozhodnutí. Dále byla odvolateli podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a podle ustanovení § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů uložena povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1 000 Kč.

Rozhodnutí sp.zn.: MUCL/11134/2020/ZK, č.j.: MUCL/85249/2020, ze dne 21. 8. 2020, bylo zástupci odvolatele doručeno dne 24. 8. 2020 do datové schránky. Dne 8. 9. 2020, tedy v zákonné lhůtě, bylo proti tomuto rozhodnutí podáno odvolání (viz listy č. 58 až 60 spisu).

V odvolání odvolatel zopakoval své námitky uvedené při projednání přestupku v ústním jednání a ve vyjádření k podkladům rozhodnutí, přičemž podstata obhajoby je v tom, že odvolatel jako řidič sanitního vozidla VW Transporter dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Hyundai dodržel. Správní orgán I. stupně pominul odpovědnost skutečného viníka dopravní nehody, a to řidičku [redacted], která svým jednáním ohrozila účastníky silničního provozu, závažně porušila pravidla silničního provozu, když předmětná dopravní nehoda byla způsobena v příčinné souvislosti s jejím protiprávním jednáním, bez jejího protiprávního jednání by nevznikla, přičemž byla výlučným a jediným důvodem vzniku předmětné dopravní nehody. Dále odvolatel zdůrazňuje, že dle ustálené judikatury je nutno zkoumat příčinu zpomalení či zastavení vozidel (odvolává se přitom na rozsudek Nejvyššího správního soudu, č.j.: 1 As 75/2012-76), neboť v této věci nelze paušalizovat a mechanicky stanovovat nedostatečnou bezpečnostní vzdálenost. Předmětnou dopravní nehodu by zajisté dokázal posoudit znalecký posudek z oboru dopravy. Ačkoliv odvolatel dělal vše, co bylo v jeho silách, tak již nemohl srážce objektivně zabránit. Dále opírá své argumenty i o rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j.: 1 As 18/2009-59, ve kterém soud konstatoval, že příkladem situace, kdy srážka vozidel nemusí bez dalšího znamenat porušení ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, bude např. nehoda způsobená náhlým a pravidly silničního provozu nedovoleným manévrem vpředu jedoucího vozidla, neměl-li vzadu jedoucí řidič důvod takového protiprávního jednání vůbec očekávat. V takovém případě by dovození odpovědnosti vzadu jedoucího vozidla bylo protiprávní až protiústavní, jak judikuje Ústavní soud ČR v nálezu IV. ÚS 87/01, jakož i s principem omezené důvěry, podle něhož nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání, viz č.j.: 3 As 24/2005-73.

Správní orgán II. stupně, dle ustanovení § 89 odst. 2 správního řádu, přezkoumal na základě včas podaného odvolání soulad napadeného rozhodnutí s právními předpisy i řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo a správnost napadeného rozhodnutí posoudil v plném rozsahu (ustanovení § 98 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky). Správní orgán I. stupně shromáždil všechny dostupné důkazy, zejména spisový materiál Policie ČR, dopravního inspektorátu Liberec, kterého

součástí je fotodokumentace s náčrtem místa dopravní nehody, protokol o nehodě v silničním provozu, vyjádření odvolatele při šetření předmětné dopravní nehody. Policii ČR se na místě dopravní nehody dále vyjádřila paní [REDAKCE] řidička vozidla VW Passat, [REDAKCE] pan [REDAKCE] spolujezdec ve vozidle VW Passat, paní [REDAKCE] řidička vozidla Hyundai, [REDAKCE] a také její dcera [REDAKCE] spolujezdkyně ve vozidle Hyundai. K podání svědecké výpovědi na den 22. 7. 2020 byla předvolána paní [REDAKCE] i pan [REDAKCE]. Pan [REDAKCE] se k podání svědecké výpovědi nedostavil ani se žádným způsobem neomluvil (zásilka z předvoláním byla vrácena správním orgánu I. stupně, zaškrtnut byl „jiný důvod“). V ústním jednání bylo provedeno dokazování spisovou dokumentací Policie ČR, a dále svědeckou výpovědí paní [REDAKCE]. Pokud se jedná o vyjádření odvolatele při šetření dopravní nehody Policií ČR (dne 14. 4. 2020, kolem 16:40 hod.), tak dle názoru správního orgánu II. stupně odvolatel v něm neobjektivněji vypověděl o průběhu nehodového děje. Konkrétně uvedl, že: „**dne 14. 4. 2020 řídil osobní automobil VW Transporter rz: 5L0 1073. Ve vozidle jel sám. Před jízdou, během jízdy ani po dopravní nehodě nepožil žádný alkohol. Technickou závadu na vozidle VW Transporter jako příčinu dopravní nehody vyloučil. Přibližně v 16:00 jel po sil. č. I/9 ve směru od Nového Boru k České Lípě. Za obcí Pihel jej z levé strany předjela řidička [REDAKCE] ve vozidle VW Passat [REDAKCE]. Tato řidička dále pokračovala v jízdě po sil. č. I/9 směrem na Českou Lípou. Za křižovatkou u BČS Vendys projela kolem dopravní značky zákaz předjíždění a následně vyjela vpravo mimo jízdní pruh. Najela do přípojovacího pruhu od BČS Vendys. Z pravé strany předjela osobní vozidlo Hyundai I30 [REDAKCE] řidičky [REDAKCE]. Následně se chtěla opět zařadit vlevo do průběžného jízdního pruhu. Během tohoto manévru začala brzdit. Řidička vozidla Hyundai proto byla nucena rovněž prudce brzdit. Odvolatel také začal brzdit a snažil se zabránit střetu s vozidlem Hyundai vyjetím vpravo mimo jízdní pruh. Střetu se nepodařilo zabránit a došlo ke kontaktu přední části vozidla VW Transporter se zadní částí vozidla Hyundai. Ke kontaktu s vozidlem VW Passat nedošlo. Odvolatel neutrpěl žádné zranění. Na místě dopravní nehody setrval do příjezdu PCR. Po zákonné výzvě se podrobil dechové zkoušce ke zjištění ovlivnění alkoholem s negativním výsledkem. Dále uvedl, že průběh dopravní nehody byl zaznamenán na palubní kameru v jeho vozidle.“ Dále se odvolatel dostavil dne 15. 4. 2020 do budovy Policie ČR, územní odbor Česká Lípa, kde sdělil, že záznam z paměťové karty palubní kamery nelze přehrát. Paměťová karta byla vyhozena do odpadu. Taktéž odvolatel v ústním jednání dne 22. 7. 2020 vypověděl k nehodovému ději následovně: „**K samotné věci bych chtěl říci, že dne 14. 4. 2020 kolem 16:00 hodin jsem se vracel ze služební cesty z Nového Boru do České Lípy. Po projetí obcí Pihel se na vozovce utvořila kolona vozidel. Jako první jel nákladní automobil s návěsem. Jako druhé vozidlo jelo vozidlo paní [REDAKCE] a jako třetí jsem jel já. Po najetí na rovný úsek vozovky v místě, kde je na vozovce vyznačená podélná čára souvislá, která je doplněná svislou dopravní značkou zákaz předjíždění, jsem si všiml, že mne předjíždí osobní vozidlo značky Volvo. Toto následně předjelo i vozidlo paní [REDAKCE] a dále předjelo i kamion. Po krátké chvíli mne předjelo další osobní vozidlo VW Passat, které řídila paní [REDAKCE] čímž mne ohrozila, donutila k intenzivnímu brždění. To bylo v těsné blízkosti křižovatky u Buřta, kde je rovněž vodorovné dopravní značení a to podélná čára souvislá a dále s ohledem na provoz vozidel na křižovatce a z protisměru nemohla paní [REDAKCE] pokračovat v předjíždění. Když jsme projeli křižovatkou s odbočkou na Častalovice, tak paní [REDAKCE] vybočila vpravo a najela do pruhu, který je přípojovací od BČS. V tomto pruhu chtěla vozidlo paní [REDAKCE] i kamion předjet. Toto se jí částečně podařilo a podjela vozidlo paní [REDAKCE]. Když pak zjistila, že kamion nepředjede a že se blíží konec svodidel, tak paní [REDAKCE] počala brzdit a natlačila se před vozidlo paní [REDAKCE] které nedala přednost v jízdě. Ta na situaci zareagovala tak, že počala brzdit a vyhýbat se vlevo, čímž došlo k zablokování všech jízdních pruhů ve směru na Českou Lípou. Přitom asi stačila své vozidlo zastavit. Mne se však již nepodařilo vozidlo zastavit a i přes intenzivní brždění a dostatečnou bezpečnostní vzdálenost jsem strhl řízení vozidla vpravo (ve směru od České Lípy****

přijížděla vozidla) a zezadu narazil do pravé části vozidla paní [REDAKCE]. A dále došlo k posunutí vozidla paní [REDAKCE].“

V ústním jednání dne 22. 7. 2020 se paní [REDAKCE] (řidička vozidla Hyundai) ve své svědecké výpovědi (viz list č. 46 spisu) podrobně vyjádřila k jízdě řidičky vozidla VW Passat. Sledovala její jízdu ve zpětném zrcátku, když mezi obcí Pihel a Českou Lípou osobní vozidlo VW Passat předjíždělo několik vozidel a zařadilo se za její vozidlo Hyundai, poté za křižovatkou na Častalovice vybočilo vpravo do přípojovacího pruhu od benzínové čerpací stanice. Pokračovalo v jízdě přípojovacím pruhem v těsné blízkosti vozidla Hyundai. Na konci svodidel řidička vozidla VW Passat počala vybočovat vlevo a najížděla do jízdní dráhy vozidla Hyundai. Řidička vozidla Hyundai na to reagovala brzděním a troubením a najela do středu vozovky. Podařilo se jí vozidlo zastavit, ale do vozidla Hyundai narazilo sanitní vozidlo, čímž bylo vozidlo Hyundai posunuto vpřed. Najetím do přípojovacího pruhu řidička vozidla VW Passat hrubým způsobem porušila pravidla silničního provozu a při samotném najíždění do přímého pruhu pak vyvolala kolizní situaci. Paní [REDAKCE] se vyjádřila i ke způsobu jízdy řidiče vozidla VW Transporter, kterého jízda byla klidná a po celou dobu byla vzdálenost mezi vozidly přiměřená situaci v provozu na pozemní komunikaci.

Správní orgán II. stupně z výše uvedených vyjádření odvolatele a ze svědecké výpovědi řidičky vozidla Hyundai usuzuje, že oba řidiči, jak odvolatel, tak i paní [REDAKCE] vnímali jízdu řidičky vozidla VW Passat jako velice nebezpečnou a riskantní. Mohli tedy předpokládat, že ve způsobu jízdy bude řidička vozidla VW Passat i pokračovat. Řidička vozidla Hyundai byla blíž vozidlu VW Passat (v přípojovacím pruhu bylo neustále v její těsné blízkosti a neviděla na koncová světla), odvolatel uvedl, že jeho bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Hyundai odhadem byla na 2 s (tuto vzdálenost lze zjednodušeně odhadnout tak, že od chvíle, kdy vozidlo mine nějaký pevný bod při pozemní komunikaci, do chvíle, kdy ten samý bod mine vozidlo jedoucí za ním, uběhnou právě 2 sekundy) a že začal brzdit, když vozidlo VW Passat počalo vybočovat vlevo a najíždělo do blízkosti vozidla Hyundai. Řidička vozidla Hyundai byla z důvodu manévru řidičky vozidla VW Passat nucena intenzivně brzdit a podařilo se jí zastavit vozidlo tak, že nedošlo ke střetu s vozidlem VW Passat. Reagovala tedy dostatečně včas a správným způsobem. Není pochyb o tom, že kolizní situace byla vyvolaná způsobem jízdy řidičky vozidla VW Passat, která byla příkazem správního orgánu I. stupně uznána vinnou ze spáchání více přestupků. Pokud se jedná o porušení ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu (citace: „**Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.**“) odvolatelem, tak způsob jeho jízdy nebyl v souladu s tímto ustanovením, jelikož když řidička před ním jedoucího vozidla Hyundai byla nucena náhle snížit rychlost jízdy až zastavit vozidlo, nedokázal se vyhnout srážce s tímto vozidlem. Dle názoru správního orgánu II. stupně skutečně mohl předpokládat, že kolizní situace vyvolaná způsobem jízdy řidičky vozidla VW Passat bude pokračovat a mohl tedy a měl vzhledem k tomu přizpůsobit jízdu se svým vozidlem, zejména zvětšením odstupu od vozidla jedoucího před ním. Rozdílně by bylo nutné postupovat v případě, kdyby řidička vozidla Hyundai do něčeho nečekaně narazila a bezprostředně poté by došlo též k nárazu vozidla odvolatele do zadní části vozidla Hyundai. K tomuto se správní orgán II. stupně dále vyjádří i při posuzování naplnění jednotlivých znaků předmětného přestupku.

Pokud se jedná o konečné postavení všech třech vozidel, tak nezůstala v postavení, ve kterém se nacházela v okamžiku střetu vozidla VW Transporter s vozidlem Hyundai nebo bezprostředně po něm. Jak se vyjádřila i ve svědecké výpovědi paní [REDAKCE] tak na fotodokumentaci se vozidla nacházejí v postavení po přemístění na pokyn Policie ČR. Na plánu místa dopravní nehody (na listu č. 13 spisu) je zakresleno konečné postavení vozidel VW Transporter a Hyundai, místo se střepy a úlomky, kde došlo ke střetu obou vozidel a dále vozidlo VW Passat, které bylo odstaveno a nenachází se v konečném postavení po dopravní nehodě.

Správní orgán II. stupně se dále vyjadřuje k judikatuře, o kterou opírá zástupce odvolatele podané odvolání. S odkazem na ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu je potřebné uvést, že jeho účelem je přimět řidiče, aby dodržovali bezpečnostní vzdálenost a měli tak možnost včas zareagovat a vyhnout se nehodě. Jak dovodil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 28. 5. 2009, č. j. 1 As 18/2009 – 59, otázku bezpečnostní vzdálenosti je nutno vždy posuzovat se zřetelem na všechny relevantní okolnosti daného případu. Příkladný výčet okolností, které je nutno vyhodnotit při rozhodování v každém přestupkovém řízení, uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 23. 7. 2009, č.j. 2 As 38/2009 – 64 - jde např. o viditelnost, povětrnostní situaci, stav vozovky, zkušenost řidiče, technický stav vozu, označení vpředu jedoucího vozidla jako autoškola či začátečník apod. Shodně to uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č.j.: 1 As 75/2012-75, ze dne 29. 8. 2012 (dostupný na: www.nssoud.cz), který zmínil i zástupce odvolatele. Správní orgán II. stupně k tomuto dodává, že odvolatel věděl o tom, že řidička vozidla VW Passat se v provozu na pozemní komunikaci chovala velice nebezpečně, riskantně, bez ohledu na ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci, k čemuž se i vyjádřil ve shodě s řidičkou vozidla Hyundai. Takže odvolatel mohl a měl učinit taková opatření, aby mohl včas reagovat na vzniklou situaci. Taktéž odvolatel jako řidič sanitky (řidič z povolání, praxe 7-8 let) má zajištěné zkušenosti s řízením předmětného motorového vozidla VW Transporter, a tak není na místě odvolávat se na to, že jeho vozidlo nedosahovalo takového brzdného účinku jako nové osobní vozidlo s asistentem brždění (vozidlo Hyundai). Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem mohl odvolatel dle názoru správního orgánu II. stupně očekávat další protiprávní jednání řidičky vozidla VW Passat, poté co nejdříve předjížděla vozidla zleva v úseku, kde bylo předjíždění zakázáno a dále se snažila předjet vozidlo Hyundai a nějaké nákladní vozidlo zprava. Všechny relevantní okolnosti daného případu byly správními orgány I. a II. stupně posouzeny. Odvolatel tedy nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem Hyundai. Vzdálenost mohl a měl prodloužit tak, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla Hyundai, které jelo před ním. Tím odvolatel porušil ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu a naplnil tak formální znak přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Nárazem odvolatelova vozidla do vozidla Hyundai došlo k poškození obou vozidel (naštěstí nedošlo ke zranění osob), a tím i k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci a současně k naplnění materiálního znaku předmětného přestupku. Je nesporné, že právě zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je zájmem společnosti, který je chráněný zákonem (a to zákonem o silničním provozu).

Znalecký posudek, navržený odvolatelem k posouzení konkrétní dostatečné bezpečnostní vzdálenosti správní orgán I. stupně zamítl z důvodu nadbytečnosti, neboť nelze bez pochyb zjistit, jaké byly podmínky v době, kdy došlo k předmětné dopravní nehodě (situaci v provozu na pozemní komunikaci, zejména rychlosti jízdy jednotlivých vozidel apod.).

Uvedené argumenty odvolatele správní orgán II. stupně tedy nepřijal a ztotožňuje se s rozhodnutím správního orgánu I. stupně, které obsahuje všechny požadované náležitosti dle zákona o odpovědnosti za přestupky a správního řádu. Správní orgán I. stupně se řádně vyjádřil k formě zavinění odvolatelova protiprávního jednání, k naplnění formálního i materiálního znaku předmětného přestupku.

Pouze k formě zavinění předmětného protiprávního jednání odvolatele správní orgán II. stupně doplňuje, že **zavinění** je vybudováno na složce **vědění (intelektuální)** a na složce **vůle**. Podle toho, zda a jak jsou tyto složky v zavinění obsaženy, z jejich existence nebo absence, se rozlišují jednotlivé formy zavinění, a to úmysl (přímý nebo nepřímý) a nedbalost (vědomá nebo nevědomá). Je jednoznačně prokázáno, že odvolatel vykonával činnost (řídil motorové vozidlo po pozemní komunikaci), při které se vyžaduje od něho opatrnost v míře, jaká se **objektivně** klade na každého, resp. určitá vyšší míra opatrnosti, která se objektivně žádá od některých skupin osob, vykonávajících určité povolání nebo činnosti (v tomto případě řidiči motorových vozidel, kteří musí

mimo jiné být odborně způsobilými k řízení motorových vozidel a musí dodržovat pravidla a povinnosti stanovená předpisy – zákonem o silničním provozu). V tomto případě odvolatel tedy „měl vědět“, že musí ponechat dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za vozidlem jedoucím před jeho vozidlem, tak, aby se v případě **náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním, mohl vyhnout srážce s ním**. Druhý a nutně souběžný požadavek („mohl vědět“) bere zřetel na to, zda pachatel skutečně mohl vědět, že může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a to vzhledem k vnějším okolnostem případu (např. místu a času činu, povětrnostním podmínkám, stavu a povrchu silnice) a jeho osobním poměrům (jeho zkušenostem, znalostem, vlastnostem, okamžitému stavu apod.). V tomto požadavku je míra opatrnosti, která se žádá od pachatele přestupku, vymezená **subjektivně**. Dle názoru správního orgánu II. stupně odvolatel mohl vědět, že může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, a to zejména ve vztahu k situaci v provozu na pozemní komunikaci (jak již správní orgán II. stupně konstatoval výše), kdy jako řidič profesionál (praxe v řízení sanitního vozidla 7-8 let) nesprávně zareagoval na pohyb vozidla VW Passat řidičky [REDAKCE]. Jak sám uvedl, tak řidička [REDAKCE] jej předjížděla v úseku, kde je na vozovce vyznačena podélná čára souvislá doplněná svislou dopravní značkou „Zákaz předjíždění“. Po projetí křižovatky se silnicí směrem na obec Častolovice řidička [REDAKCE] najela vpravo do přípojovacího pruhu a zde počala vpravo předjíždět vozidlo Hyundai řidičky [REDAKCE]. Poté co vozidlo přijelo na konec přípojovacího pruhu (cca 290 m) počala řidička [REDAKCE] najíždět zpět do průběžného pruhu a ohrožovat v jízdě řidičku [REDAKCE]. Ta počala intenzivně brzdít až do úplného zastavení vozidla Hyundai. Odvolatel v tuto dobu počíná na vzniklou situaci reagovat intenzivním brzděním, přitom nebyl schopen vozidlo zastavit a zezadu narazil do vozidla Hyundai řidičky [REDAKCE]. Správní orgán II. stupně pak má za to, že pokud by odvolatel na situaci zareagoval dříve, než počala řidička [REDAKCE] najíždět do průběžného pruhu a to tím, že by zvětšil vzdálenost mezi jím řízeným vozidlem a vozidlem paní [REDAKCE] tak mohl zareagovat dříve a tím zabránit střetu vozidel. Formu zavinění hodnotil správní orgán I. stupně jako nedbalost nevědomou, s čímž správní orgán II. stupně souhlasí. **„K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění“**, viz ustanovení § 15 zákona o odpovědnosti za přestupky. Odvolatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takový následek nezpůsobí (konkrétně tím, že nereagoval na vzniklou kolizní situaci v provozu na pozemní komunikaci a nezvětšil odstup od vozidla Hyundai jedoucím před jeho vozidlem). Odvolatel jako odborně způsobilý řidič věděl, že když při řízení motorového vozidla nedodrží dostatečnou bezpečnostní vzdálenost (která je v různých situacích v provozu na pozemních komunikacích různá), tak může narazit do vozidla jedoucího před jeho vozidlem, v případě, že toto náhle sníží rychlost jízdy nebo náhle zastaví. A tím se dopustí přestupku. Zřejmě předpokládal, že se stihne vyhnout srážce s vozidlem Hyundai.

Pokud se jedná o uloženou pokutu, tak správní orgán II. stupně uvádí, že povinností každého řidiče je znát a dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, a také, že v případě jejich porušení, mu hrozí určitý postih. Odvolatel se svým jednáním dopustil přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za který se dle ustanovení § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu uloží pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. Odvolateli byla uložena pokuta ve výši 1 500 Kč, což je na spodní hranici zákonem stanoveného rozmezí. Vzhledem k popsáným okolnostem případu, je dle správního orgánu II. stupně uložena pokuta odpovídající.

Z výše uvedených důvodů se Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy jako odvolací orgán ztotožnil s rozhodnutím Městského úřadu Česká Lípa, odboru správního.

15

OD 932/20-2/67.1/20211/NL
Rozhodnutí KULK 89814/2020

Poučení:

Toto rozhodnutí je konečné a nelze se proti němu dále odvolat (ustanovení § 91 odst. 1 správního řádu).


Ing. Jan Čap
vedoucí odboru dopravy



Účastník řízení:

 **zastoupený**
 advokátem se sídlem AK v České Lípě, 

Na vědomí:

Městský úřad Česká Lípa, odbor správní, nám. T. G. Masaryka 1/1, 470 01 Česká Lípa