

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Odbor dopravněsprávních činností  
Oddělení správního řízení



MHMPXP96K6Z8

VYPRAVENO DNE: - 9 -08- 2018

Toto rozhodnutí ~~na~~bylo

právní moci dne ... 27. 3. 2019 .....

za Magistrát hl. m. Prahy *Rajkuajirova*

V Praze dne ... 11. 5. 2019 .....

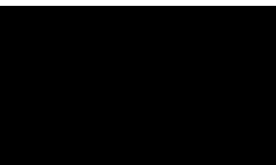
-73-

Č. j.:

MHMP 1225062/2018/Buk

Spis. zn.:

S-MHMP 849106/2017/Buk



dále dle rozdělovníku

Vyřizuje/linka/tel.:

Mgr. **Barbora Bukovská**

**236005414**

Počet listů/příloh: 11/0

Datum:

**8. 8. 2018**

## Rozhodnutí



**Magistrát hlavního města Prahy**, Odbor dopravněsprávních činností, oddělení správního řízení (dále také „správní orgán“), v přenesené působnosti podle ust. § 31 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, ve znění pozdějších předpisů, jako příslušný správní orgán podle ust. § 124 odst. 5 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, po projednání věci v ústním jednání podle ust. § 80 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále také „zákon o odpovědnosti za přestupky“), dnešního dne rozhodl v souladu s ust. § 67 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a ust. § 93 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky,

takto:

I.

 bytem 

zastoupen na základě plné moci ze dne 14.11.2017:

 se sídlem 

je vinen

## I.

tím, že dne 09.04.2017 v 15:33 hodin, řídil tramvaj tovární značky T3, linky 11, pořadí 3, ev.č. 8422, v Praze 4 po ulici Nuselská, ve směru jízdy od Náměstí bratří Synků k ulici U plynárny, kde na úrovni sloupu veřejného osvětlení č. 410182 neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, přičemž došlo ke střetu pravého zpětného zrcátka tramvaje s trubkou. Při uvedené dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na zúčastněné tramvaji,

čímž porušil **ust. § 4 písm. a) 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“)

**a spáchal tak z nedbalosti**

**přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) uvedeného zákona,**

## II.

tím, že dne 26.04.2017 v 07:33 hodin, řídil tramvaj tovární značky 15T ForCity, linky 14, pořadí 3, ev.č. 9234, v Praze 1 po ulici Vodičkova, ve směru jízdy od ulice Lazarská k ulici V Jámě, kde na úrovni domu č. 20 nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu pozemní komunikace a narazil do stojícího motorového vozidla registrační značky [REDAKCE], které řídil [REDAKCE] a který s vozidlem zastavil z důvodu, že před ním vyjíždělo vozidlo od okraje pozemní komunikace, a došlo ke střetu přední části tramvaje se zadní částí motorového vozidla. Při uvedené dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na obou zúčastněných vozidlech.

čímž porušil **ust. § 18 odst. 1 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“)

**a spáchal tak z nedbalosti**

**přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) uvedeného zákona,**

za což se mu podle ust. § 125c odst. 5 písm. g) tohoto zákona, **ukládá:**

**pokuta ve výši 2 000 Kč,**

a dále povinnost uhradit Magistrátu hl. m. Prahy **náhradu nákladů řízení** v paušální částce **1 000 Kč** podle ustanovení § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a § 6 odst. 1 vyhlášky Ministerstva vnitra 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.

Splatnost uložené pokuty a nákladů řízení se podle § 46 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky stanovuje do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. Na podkladě výše uvedeného správní orgán jmenovanou osobu poučuje, že je povinna pokutu a náklady řízení uhradit v rozhodnutím stanovené době, a to bezhotovostní platbou na příjmový účet MHMP (číslo účtu:130016-0005157998/6000, konstantní symbol 0558, variabilní symbol č.: 3569081356, IBAN: CZ98 6000 1300 1600 0515 7998, SWIFT: PMBPCZPP), nebo poštovní poukázkou typu A (číslo účtu:130016-0005157998/6000, konstantní symbol 0379, variabilní symbol č.: 3569081356, popřípadě s výše uvedenými údaji na pokladně Magistrátu hl. m. Prahy, v budově Magistrátu hl. m. Prahy, Na Pankráci 1685/17, Praha 4.

## II.

### Poškození:

byli o možnosti uplatnit nárok na náhradu škody způsobené přestupkem písemně vyrozuměni, k řízení o přestupku se s nárokem na náhradu škody nepřipojili a správní orgán tak o tomto jejich případném nároku nerozhodoval.

### Odůvodnění:

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor dopravněsprávních činností, oddělení správního řízení obdržel dne 26.05.2017 oznámení přestupku Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod, ze dne 19.05.2017, vedeno pod č.j. KRPA-131027/PŘ-2017-000006, ze kterého vyplývá, že dne 09.04.2017 v 15:33 hodin, řídil tramvaj tovární značky T3, linky 11, pořadí 3, ev.č. 8422, v Praze 4 po ulici Nuselská, ve směru jízdy od Náměstí bratří Synků k ulici U plynárny, kde na úrovni sloupu veřejného osvětlení č. 410182 neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, přičemž došlo ke střetu pravého zpětného zrcátka tramvaje s trubicí. Při uvedené dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na zúčastněné tramvaji.

Dále bylo správnímu orgánu dne 31.05.2017 doručeno oznámení přestupku Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod, ze dne 08.05.2017, vedeno pod č.j. KRPA-153816/PŘ-2017-000006, ze kterého vyplývá, že dne 26.04.2017 v 07:33 hodin, řídil tramvaj tovární značky 15T ForCity, linky 14, pořadí 3, ev.č. 9234, v Praze I po ulici Vodičkova, ve směru jízdy od ulice Lazarská k ulici V Jámě, kde na úrovni domu č. 20 nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za před ním zastavujícím motorovým vozidlem registrační značky , které řídil a který s vozidlem zastavil z důvodu, že před ním vyjíždělo vozidlo od okraje pozemní komunikace, a došlo ke střetu přední části tramvaje se zadní částí motorového vozidla. Při uvedené dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na obou zúčastněných vozidlech.

Na podkladě těchto oznámení a související spisové dokumentace bylo dne 11.11.2017 zahájeno řízení o přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, a to pro porušení ust. § 4 písm. a) a § 19 odst. 1 uvedeného zákona, a to vydáním příkazu o uložení pokuty, proti němuž si obviněný, prostřednictvím svého zmocněnce podal dne 15.11.2017 odpor, a správní orgán tak pokračoval dále v řízení nařízením ústního jednání na den 18.01.2018 v 14:00 hodin. Z ústního jednání se obviněný řádně omluvil a další ústní jednání bylo stanoveno na den 10.04.2018 v 09:30 hodin, k němuž byl předvolán i svědek k podání svědecké výpovědi ke skutku ze dne 26.04.2017. K nařízenému jednání se předvolaní dostavili, přičemž obviněný (resp. jeho zmocněnec), po seznámení s kompletní spisovou dokumentací a provedeným dokazováním, uvedl: „Po prostudování spisového materiálu se k jeho doplnění vyjádříme až následně po výpovědi svědka. K oběma skutkům obviněný uvádí, že jsem nebyl řidičem motorového vozidla, a tudíž jsem nemohl porušit povinnosti řidiče motorového vozidla, neboť jsem byl řidičem tramvaje, která není dle §2 zákona o silničním provozu motorovým vozidlem.“

*Ke skutku ze dne 09.04.2017 uvádím, že obviněný odmítá zavinění dopravní nehody, která je mu kladena za vinu. Pokud někdo zúžil tramvaji průjezdní profil, mělo tak být učiněno na základě nějakého povolení. Navrhuji, aby správní orgán prověřil, zda stavba probíhala v souladu s povolením, za jakých podmínek, a kdo prováděl stavební úpravy, včetně montáže bariéry, která zúžila průjezdní profil tramvaje. navrhuje výslech pracovníka, který prováděl úpravu bariéry. Obviněný dále uvádí, že od zaměstnavatele obviněný neměl žádnou informaci, že má v úseku povinnost sklápat zrcátka, a mám tudíž za to, že jsem neporušil pravidla silničního provozu, ani*

*jakýkoli pokyn. Obviněný má za to, že na pozemních komunikacích musí být nastavena technická výbava tramvaje, včetně zpětných zrcátek. Rovněž se neztotožňuje s obviněním, že jsem neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, neboť jsem odhadl tento odstup a měl jsem za to, že průjezd je volný a že nedojde k poškození. Rovněž tak plně nerozumím předmětnému obvinění, neboť mi není známo konkrétní ustanovení konkrétního právního předpisu, který by mi dával povinnost odhadovat rozměr pozemní komunikace a jejích součástí.*

*K druhému skutku ze dne 26.04.2017 obviněný uvádí, že dodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost s tím že k vlastnímu průběhu dopravní nehody by chtěl uvést, že vozidlo, se kterým došlo ke střetu přede do křižovatky ulic Lazarská-Vodičkova, vozidlo jsem registroval až za hranici křižovatky. Vozidlo Hyundai reagovalo na jízdu jiného vozidla, které dle názoru obviněného mu vjelo do cesty od okraje vozovky, kdy tento manévr byl náhlý a neočekávaný, čímž jeho řidič porušil povinnosti účastníka silničního provozu. Dle názoru obviněného se jednalo o porušení zákazu neomezit v jízdě tramvaj či jiné vozidlo při jízdě na tramvajovém páse, na který vjížděl. Navrhuji zda skutečně nebyl kamerový záznam, či jiný záznam na místě k dispozici, neboť se jedná o rušné místo ve centru města, kde se nachází řada kamerových záznamů. Je otázkou, zda byla věc na místě orgánem Police ČR řádně prošetřena. Tento kamerový záznam by mohl odhalit řidiče bílé dodávky, které stálo při kraji komunikace a které dle mého názoru způsobilo danou situaci, porušilo pravidla silničního provozu a omezilo jak řidiče vozidla Hyundai, tak i mnou řízenou tramvaj. Dále se vyjádřím po provedeném dokazování.“*

Během dokazování provedl správní orgán současně výslech obviněného k oběma skutkům.

Po provedeném dokazování zažádal obviněný o poskytnutí lhůty pro doplnění mého vyjádření, případně doplnění dokazování ve věci obou skutků. Správní orgán poskytl lhůtu do 16.04.2018 k případnému doplnění vyjádření či provedeného dokazování. Následně bylo dokazování ukončeno, neboť správní orgán shledal, že provedeným dokazováním byl zjištěn skutkový stav věci, a to v rozsahu nezbytném pro vydání rozhodnutí.

Na základě provedeného dokazování, zejména na základě vlastního vyjádření obviněného, dospěl správní orgán k závěru, že obviněný jako řidič tramvaje dne 26.04.2017 neporušil povinnost uloženou mu ust. § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, ale porušení povinnosti řidiče je lépe vystiženo v ust. § 18 odst. 1 uvedeného zákona, což však nemění naplnění skutkové podstaty téhož přestupku, ze kterého je obviněn.

Dne 16.04.2018 obdržel správní orgán vyjádření obviněného prostřednictvím jeho zmocněnce, v rámci něhož zažádal o poskytnutí lhůty pro doplnění vlastního znaleckého posudku ve věci, přičemž správní orgán této žádosti vyhověl a poskytl obviněnému, usnesením ze dne 28.05.2018, lhůtu do 30.06.2018 k doplnění znaleckého posudku ve věci obou dopravních nehod.

Správní orgán dále obdržel podání obviněného ze dne 07.06.2018 v němž žádal o prodloužení lhůty k doplnění znaleckého posudku a to 3 měsíce, čemuž však již správní orgán nevyhověl, a tuto žádost, usnesením ze dne 12.06.2018, zamítl, neboť by se tímto neúměrně protahovalo řízení o přestupku. Proti tomuto usnesení se obviněný odvolal.

### **V rámci dokazování bylo vyhodnoceno:**

#### **Výslech obviněného z přestupku (dle § 82 zákona o odpovědnosti za přestupky)**

1. skutek ze dne 09.04.2017

Otázka správního orgánu: O doby dopravní nehody, po ukončení šetření předmětné nehody (než-li jste opustil místo dopravní nehody), projeli místem ještě další tramvaje?

Odpověď obviněného: *Ano, projeli tím místem další tramvaje. Některé měly výše umístěné, či méně vyklopené zpětné zrcátko, neboť se jednalo o různé druhy tramvaj. Každý řidič má u daného typu tramvaje zrcátka nastavená různě.*

Otázka správního orgánu: Záleží tedy u tohoto typu tramvaje (T3) umístění (vyklopení zrcátka) na individuálních potřebách řidiče? Nebo je zde daná nějaké univerzální poloha.

Odpověď obviněného: *Žádná univerzální poloha zde daná není, vyklopení zrcátka záleží na výhledových poměrech každého řidiče. Jsem přesvědčen, že norma průjezdního průřezu tratě nemůže být menší než vůz se zrcátka vyklopenými do maximální polohy.*

Otázka správního orgánu: V případě, že místem následně projelo několik dalších tramvají, došlo ke střetu některé z těchto tramvají s konstrukcí stavby?

Odpověď obviněného: *Jsem přesvědčen, že ne, neboť jak jsem již uvedl, někteří kolegové před konstrukcí zastavili a sklopili zrcátka do neprovozní polohy. V ten moment řidič ztrácí přehled o celé pravé boční části tramvaje. Proto jsem přesvědčen, že odpovědnost za nehodu nese osoba, která zde překážku umístila.*

## 2. skutek ze dne 26.04.2017

Otázka správního orgánu: Uvedl jste, že jste vozidlo Hyundai spatřil v době, kdy jste s vozidlem byl na úrovni hranice křižovatky ulic Vodičkova-Lazarská. Jaký byl povrch vozovky? Jakou rychlostí jste jel v prostoru křižovatky? Proč jste nejdříve použil jen provozní brzdu, a to 20 metrů před střetem a následně až ve vzdálenosti 8 metrů před střetem nouzové brzdy, jak vyplývá z výpisu z tachografu, když jste upozoroval před sebou zastavující vozidlo Hyundai?

Odpověď obviněného: *Ano to souhlasí, pozoroval jsem poprvé vozidlo na hranici křižovatky s ulicí Vodičkova, to jsem již pozoroval, že vozidlo přibrzdí, až zastavuje. Povrch vozovky byl ten den vlhký, což je pro brzdovou dráhu tramvaje nejhorší. Když jsem poprvé pozoroval vozidlo Hyundai, jel jsem rychlostí do 30 km/h.*

*Z hlediska použití jednotlivých druhů brzd uvádím, že jsem se domníval, že stihnu provozně zastavit, aniž by došlo ke střetu. Nouzové brzdy jsem užil až ve chvíli, kdy jsem cítil, že vozidlo jde na vlhké koleji do skluzu.*

## Provedení dalších důkazů:

### I. skutek ze dne 09.04.2017

: oznámení přestupku Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod, ze dne 19.05.2017, vedeno pod č.j. KRPA-131027/PŘ-2017-000006, ze kterého vyplývá, že dne 09.04.2017 v 15:33 hodin, řídil [REDAKCE] tramvaj tovární značky T3, linky 11, pořadí 3, ev.č. 8422, v Praze 4 po ulici Nuselská, ve směru jízdy od Náměstí bratří Synků k ulici U plynárny, kde na úrovni sloupu veřejného osvětlení č. 410182 neodhadl boční odstup od svislé kovové trubky ohraničující stavbu, přičemž došlo ke střetu pravého zpětného zrcátka tramvaje s trubicí. Při uvedené dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na zúčastněné tramvaji.

Uvedené skutečnosti jsou dále potvrzovány úředním záznamem sepsaným s účastníkem dopravní nehody, protokolem o nehodě v silničním provozu, jehož nedílnou součástí je i ohledání místa dopravní nehody a vozidla, situačním plánkem z místa dopravní nehody, pořízenou fotodokumentací, výpisem z tachografu a rozbořem záznamu tachografu tramvaje

## II. skutek ze dne 26.04.2017

: oznámení přestupku Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod, ze dne 08.05.2017, vedeno pod č.j. KRPA-153816/PŘ-2017-000006, ze kterého vyplývá, že dne 26.04.2017 v 07:33 hodin, řídil [REDAKCE] tramvaj tovární značky 15T ForCity, linky 14, pořadí 3, ev.č. 9234, v Praze 1 po ulici Vodičkova, ve směru jízdy od ulice Lazarská k ulici V Jámě, kde na úrovni domu č. 20 nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za před ním zastavujícím motorovým vozidlem registrační značky [REDAKCE] které řídil [REDAKCE], a který s vozidlem zastavil z důvodu, že před ním vyjíždělo vozidlo od okraje pozemní komunikace, a došlo ke střetu přední části tramvaje se zadní částí motorového vozidla. Při uvedené dopravní nehodě došlo ke hmotné škodě na obou zúčastněných vozidlech.

Uvedené skutečnosti jsou dále potvrzovány úředními záznamy sepsanými s účastníky dopravní nehody a vlastníky poškozených vozidel, protokolem o nehodě v silničním provozu, jehož nedílnou součástí je i ohledání místa dopravní nehody a vozidel, situačním plánkem z místa dopravní nehody, pořízenou fotodokumentací, výpisem z tachografu a rozbořem záznamu tachografu tramvaje

: svědecká výpověď [REDAKCE] během ústního jednání dne 10.04.2018:

**Otázka správního orgánu:** Popište průběh dopravní nehody ze dne 26.04.2017 v 07:33 hodin, v Praze 1 na ulici Vodičkova. Odkud jste jel, kudy jste projížděl, v jaké vzdálenosti před Vámi vyjela dodávka od okraje komunikace, jak jste na toto reagoval a kdy přišel náraz tramvaje.

**Odpověď svědka:** *Ten den jsem jel do kanceláře ve Vodičkově ulici v domě č. 31, jel jsem ve směru od Karlova náměstí, před ulicí Lazarskou, do Vodičkovy ulice. Před tramvajovou zastávkou Vodičkova náhle od pravého okraje komunikace vyjela bílá dodávka, předpokládám, že transit, a to zhruba 2 metry před mým vozidlem. Domnívám se, že v době, kdy mi dodávka vjela do jízdní dráhy vozidla, jsem za sebou žádnou tramvaj nepozoroval. S vozidlem jsem zpomalil a zastavil, několik vteřin jsem s vozidlem stál, tak 2-4 vteřiny a poté přišel náraz do zadní části mého vozidla. Ten den bylo sychravo, povrch vozovky nebyl suchý, ale míru vlhkosti nedokáži určit.*

**Otázka zmocněnce:** Můžete se blíže vyjádřit k bílé dodávce, která Vám vjela do cesty, případně k řidiči tohoto vozidla.

**Odpověď svědka:** *Řidiče dodávky jsem nemohl vidět blíže. Dodávka byla malá, bílá a odjela rovně po ulici Vodičkova. Viděl jsem ji cca 5 vteřin, nic bližšího si nevybavuji.*

**Otázka zmocněnce:** Uvedl jste, že dodávka Vám před vozidlo vjela cca 2 metry. Jak byste popsal zastavení?

**Odpověď svědka:** *To nevím, kde je hranice mezi prudkým a neprudkým zastavením.*

**Otázka zmocněnce:** Uvedl jste, že jste za sebou žádnou tramvaj neviděl v době, kdy Vám vjela bílá dodávka do cesty. Dokážete odhadnout vzdálenost, na kterou jste tramvaj neviděl?

**Odpověď svědka:** *Nepozoroval jsem tramvaj na vzdálenost ulice Vodičkova, a to na úroveň křižovatky s ulicí Lazarskou.*

**Otázka zmocněnce:** Nezmiňoval se někdo o případném kamerovém záznamu z místa dopravní nehody, navrhoval někdo jeho zajištění?

**Odpověď svědka:** *O tom jsem neslyšel. Nikdo to nenavrhoval.*

**Otázka obviněného:** Byl jste na místě nehody přítomen v době, kdy přijela hlídka Policie ČR?

**Odpověď svědka:** *Dle domluvy s dispečinkem dopravních podniků jsem odstavil vozidlo, abych nebránil silničnímu provozu a vzdálil jsem se do své kanceláře zhruba 150 metrů od místa události. Následně jsem byl telefonicky kontaktován policisty, abych se vrátil zpět na místo.*

**Otázka obviněného:** Podávali účastníci dopravní nehody vysvětlení za vzájemné účasti, či každý jednotlivě?

**Odpověď svědka:** *Tím si nejsem jistý, domnívám se, že jsme navzájem své výpovědi slyšet mohli.*

**Otázka obviněného:** Měl jste v momentě nárazu tramvaje do zádi Vašeho vozidla volný prostor před sebou pro pokračování v jízdě vpřed?

**Odpověď svědka:** *Domnívám se, že ne. Než jsem se vzpamatoval z náhlého manévru vozidla přede mnou, potřeboval jsem nějakou chvíli setrvat a nechat řidiče s vozidlem odjet. V této souvislosti si myslím, že by zde mělo zaznít, že mne překvapil nejen řidič bílé dodávky, ale i řidič tramvaje, neboť za 10 let, co ve Vodičkově ulici pracuji, se mi takováto situace nestala. Tramvaje přijíždějící z Lazarské ulice za mým vozidlem vždy zastavily.*

**Otázka obviněného:** Co ukončilo (jaký moment) Vaše pozorování bílé dodávky?

**Odpověď svědka:** *Otázka je sama o sobě chybná. Dodávku jsem pozoroval již v době, kdy pouze stála u kraje pozemní komunikace, ještě před tím, než mi vjela do jízdni dráhy. To vše zahrnovalo její pozorování zhruba 5 vteřin, jak jsem před tím uvedl. Dále bych rád uvedl, že jsem nemusel brzdit prudce, neboť Vodičkovou ulicí jezdím každý den, je možné zde jet rychlostí max. 30 km/h. Je zde běžné, že mi do jízdni dráhy vozidla vbíhají chodci, proto je nutné vždy pozorovat pravý okraj komunikace. Nicméně takováto situace, kdy by mi do jízdni dráhy vozidla vjelo bezprostředně jiné vozidlo, se mi ještě nestala.*

K vyjádření obviněného ke skutku ze dne 09.04.2017 správní orgán uvádí, že je zcela nepodstatné, za jakých podmínek probíhala stavba, či stavební úpravy v dané lokalitě, neboť toto není předmětem řízení. Stavba musí vždy probíhat na základě platného povolení, avšak správní orgán není kompetentní ani příslušný k řešení této otázky. Správní orgán v daném případě řeší skutečnost, že obviněný se svým vozidlem narazil do stacionární překážky zasahující do průjezdního profilu vozidla, čímž došlo k jeho poškození. Obviněný uvádí, že neporušil žádný pokyn zaměstnavatele, kdy o této skutečnosti nebyl předem vyrozuměn. Dále uvedl, že není pravda, že neodhadl boční odstup vozidla od překážky, naopak jej odhadl a domníval se, že je dostatečný.

Dále v rámci výslechu obviněný, na otázku správního orgánu, zda místem v tu dobu projížděly i jiné tramvaje, obviněný uvedl, že ano a že k žádné další dopravní nehodě dále nedošlo, neboť ostatní řidiči před konstrukcí sklopili zrcátka, aby mohli místem projet.

Z výše uvedeného tak vyplývá, že zatímco ostatní řidiči adekvátně vyhodnotili aktuální dopravní situaci a boční zrcátko v případě potřeby sklopili, obviněný průjezdní profil vozidla neodhadl a tím způsobil poškození svého vozidla. Z pohledu správního orgánu je absurdní tvrzení, že za dopravní nehodu nese zodpovědnost osoba, která provádí v dané lokalitě stavební úpravy.

Z fotodokumentace je zřejmé, že stavba jako celek nebyla umístěna v průjezdním profilu tramvaje, ale že došlo k mírnému vychýlení jedné z kovových trubek, což dle tvrzení obviněného ostatní řidiči jedoucí téže trasou reflektovali a svou jízdu tomu přizpůsobili. Uvedená překážka se v průjezdním profilu tramvaje neocitla náhle a nečekaně a obviněný jakožto profesionální řidič by měl být schopen rozpoznat, kdy je možno daným místem projet tak, aby nedošlo k poškození jeho vozidla. Ačkoli by bylo nutno sklopit boční zrcátko do neprovozní polohy, kdy řidič ztrácí přehled o pravé části tramvaje, jak uvedl obviněný, nedošlo by k žádnému ohrožení provozu, neboť po pravé straně tramvajového pásu se v daném místě nenachází jízdní pruh, tudíž sklopení zrcátka na úsek několika centimetrů, resp. na dobu několika vteřin, by žádným způsobem neohrozilo bezpečnost provozu a naopak by nedošlo k poškození vozidla. I na základě vyjádření obviněného správní orgán uvádí, že se jednalo o chybný úsudek řidiče tramvaje, který se domníval, že šíře průjezdního profilu je dostatečná.

K vyjádření ohledně skutku ze dne 26.04.2017 správní orgán uvádí, že skutečnost, že se blíže neztotožněný řidič blíže neurčeného vozidla dopustil přestupkového jednání je velmi pravděpodobná, neboť svým jednáním ohrozil řidiče [REDAKCE] nicméně dopravní nehodu, která následovala, způsobil obviněný, který nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu pozemní komunikace a v důsledku toho nedokázal s tramvají na vlhkých kolejích včas zastavit tak, aby se vyhnul srážce s vozidlem registrační značky [REDAKCE] které bylo nuceno v důsledku manévru neznámého řidiče zastavit.

Obviněný ve své výpovědi uvedl, že již na úrovni hranice křižovatky ulic Vodičkova-Lazarská registroval, jak řidič vozidla registrační značky [REDAKCE] přibrzdí, až zastavuje. Ve vzdálenosti 20 metrů již zadal provozní brzdu, neboť se domníval, že stihne s vozidlem zastavit, ale v důsledku vlhkých kolejí se tramvaj dostala do skluzu. Obviněný i svědek shodně uvedli, že toho dne bylo sychravo a povrch vozovky byl mokrý, tudíž se jednalo o skutečnost, které si byl obviněný spolehlivě vědom. Obviněný si tak byl vědom toho, že při těchto podmínkách je obtížnější s vozidlem zastavit a i přesto zadal nouzové brzdy až 8 metrů před střetem, kdy údajně sám cítil, že vozidlo jde do skluzu. Obviněný sám uvedl, že se domníval, že s vozidlem stihne zastavit. Jednalo se tedy opět o chybný úsudek řidiče, který neadekvátně vyhodnotil dopravní situaci, ačkoli v dostatečném předstihu viděl zastavující vozidlo řidiče [REDAKCE] a přesto došlo ke střetu s již stojícím motorovým vozidlem. V případě, že si byl obviněný vědom, že koleje jsou mokré a stejně tak sám uvedl, že možnost zastavení za takových podmínek je značně ztížena a brzdná dráha je tedy znatelně delší, měl přizpůsobit rychlost jízdy těmto podmínkám tak, aby dokázal s vozidlem včas zastavit a odvrátit tak střet. Na základě těchto skutečností vycházejících zejména z vyjádření obviněného neměl správní orgán žádnou pochybnost o skutkovém stavu věci.

Správní orgán tak po provedeném dokazování dospěl k odůvodněnému závěru, že jednání, kterého se dopustil pan [REDAKCE] jako řidič vozidla v provozu na pozemních komunikacích, bylo v rozporu s povinnostmi, které mu vyplývají v silničním provozu z povinností řidiče, a to konkrétně z platného ustanovení **§ 4 písm. a)** zákona o silničním provozu neboť *při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, dále z platného ust. **§ 18 odst. 1)** zákona o silničním provozu, neboť *rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.* Porušením výše uvedených ustanovení zákona o silničním provozu, tak naplnil skutkovou podstatu přestupku podle ust. **§ 125c odst. 1 písm. k)** zákona o silničním provozu (*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno po d písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*).*

Pokud se jedná o obecné vlastnosti subjektu, zde správní orgán uvádí, že obviněný dosáhl věku, kdy je osoba za své jednání z pohledu zákona o přestupcích odpovědná, správnímu orgánu dále nejsou známy skutečnosti, které by odůvodňovaly pochybnosti o přičetnosti obviněného. Zvláštní vlastností subjektu je zde potom „řidič“, zde vzhledem k tomu, že obviněný řídil v okamžiku spáchání přestupku motorové vozidlo a s tímto způsobil dopravní nehodu, přičemž záměna s jinou osobou je vyloučena, splnil i tuto zvláštní vlastnost subjektu.

K otázce subjektivní stránky skutkové podstaty přestupku správní orgán uvádí, že podle ustanovení § 15 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek se vyžaduje zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Podle ustanovení § 15 odst. 3 písm. b) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, je přestupek spáchán z nevědomé nedbalosti, jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. K naplnění skutkové podstaty přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) silničního zákona, porušením ustanovení § 4 písm. a) a ust. § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, není třeba úmyslného zavinění, ale naopak postačuje i zavinění v minimální formě nevědomé nedbalosti.

Správní orgán v daném případě neshledal ani okolnosti vylučující protiprávnost, jak má na mysli ust. § 24 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, kam se řadí pouze krajní nouze, dle něhož čin jinak trestný jako přestupek není přestupkem, jestliže jím někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. Nejde o krajní nouzi, jestliže toto nebezpečí bylo možno za daných okolností odvrátit jinak nebo následek tímto odvrácením způsobený je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl-li ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet; dané ustanovení tedy v sobě vyjadřuje požadavek naplnění subsidiarity („nebylo možno odvrátit jinak“) a proporcionality („nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek“) jednání v krajní nouzi. V daném případě řidič v krajní nouzi nejednal, žádné skutečnosti tomu nenasvědčují.

K objektu přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu lze uvést, že toto ustanovení chrání bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a zdraví a majetek účastníků silničního provozu a ostatních osob, kdy je nezbytné, aby jednotliví účastníci tohoto provozu dodržovali pravidla stanovená tímto zákonem o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí předpisy. Řidič svým jednáním porušil zájem, kterým je organizace dopravy na určitém území, vyplývající z pohybu vozidel na pozemních komunikacích v daném místě tak, aby nedocházelo k jejich vzájemnému poškozování a zejména pak k ohrožování ostatních účastníků silničního provozu, i vlastní osoby. Provedenými důkazy správní orgán dospěl k odůvodněnému závěru, že obviněný svým jednáním tento zákonem chráněný objekt narušil a porušil tak zájem společnosti, přičemž porušení tohoto zájmu společnosti dosáhlo takové intenzity, že je nutné jej postihovat normami správního práva trestního.

K objektivní stránce správní orgán uvádí, že má nade vší pochybnost za prokázané, že dne 09.04.2017 se obviněný nechoval ohleduplně, neodhadl průjezdní profil svého vozidla a následkem tohoto jednání došlo k dopravní nehodě. Dne 26.04.2017 pak při řízení vozidla nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám a v důsledku toho způsobil dopravní nehodu.

Aby mohlo být jednání obviněného označeno jako přestupkové, musí být splněna i potřebná míra společenské nebezpečnosti. Správní orgán v tomto případě konstatuje, že obviněný svým jednáním naplnil jak formální, tak i materiální znak přestupku, neboť dodržování pravidel silničního provozu, minimálně ve formě ohleduplnosti k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích, je důvodným předpokladem ochrany zdraví, života a majetku široké společnosti. Řidič, zejména řidič z povolání, se musí plně věnovat jízdě a vyhodnocovat možná rizika a komplikace. K ještě zvýšené pozornosti mělo obviněného v místě nabídat, že projíždí úsekem, kde dochází ke stavebním pracím v blízkosti vozovky. Každý řidič při jízdě musí vyhodnocovat v provozu vznikající rizika a překážky a je povinen na ně reagovat, aby jeho jízda

byla bezpečná a nedocházelo k ohrožování účastníků silničního provozu a vzniku materiálních škod. Tento regulativ je v tomto případě určitě nadřazen komfortu jízdy přepravovaných osob a dodržování jízdního řádu.

K materiálnímu znaku druhého přestupku správní orgán uvádí, že nepřiměřeně rychlá jízda může být příčinnou způsobení dopravní nehody nejen v důsledku delší brzdné dráhy a horší ovladatelnosti vozidla. Řidič by měl být schopen odhadnout své řidičské schopnosti a přizpůsobit rychlost jízdy aktuálním okolnostem a podmínkám, jako je např. mokrá povrch kolejí.

Při určení druhu a výměry správního trestu se správní orgán řídil dle ust. § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu, kdy se za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) tohoto zákona uloží pokuta od 1.500 Kč do 2.500 Kč. Při ukládání správního trestu pak správní orgán zvážil všechna kritéria uvedená v ustanovení § 37 až § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky, přihlédl zejména k závažnosti přestupku, kdy míra nebezpečnosti výše popsaného jednání byla zohledněna ve výši zákonného rozmezí trestu, dále posoudil způsob spáchání přestupku, kdy dospěl k názoru, že ke spáchání přestupku obviněným došlo formou nedbalosti, a dále přihlédl ke skutečnosti, že jednáním obviněného došlo k dvěma dopravním nehodám a škodě na majetku. Po zvážení všech těchto okolností správní orgán rozhodl o uložení správního trestu v polovině zákonem dané sazby, kdy zastává názor, že tento správní trest je přiměřený a splňuje výchovný a preventivní účinek.

V daném případě se ke správnímu trestu připočítává i povinnost nahradit náklady řízení v paušální částce 1.000,- Kč, stanovené dle ust. § 6 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o paušální částce nákladů řízení, ve znění vyhl. č. 112/2017 Sb.).

Správní orgán tedy v souladu s ust. § 3 a § 50 správního řádu shledal dostatek podkladů pro rozhodnutí o odpovědnosti pana [REDAKCE] za spáchaný přestupek, a proto rozhodl, jak je uvedeno ve výroku tohoto příkazu.

#### Poškození:

[REDAKCE] byli o možnosti uplatnit nárok na náhradu škody způsobené přestupkem písemně vyzvednutí, k řízení o přestupku se s nárokem na náhradu škody nepřipojili a správní orgán tak o tomto jejich případném nároku nerozhodoval.

#### Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání **do 15 dnů** ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy, odboru agend řídiců, a to **podáním u oddělení správního řízení, odboru dopravněsprávních činností Magistrátu hl. m. Prahy**, se sídlem Praha 4, Na Pankráci 1685/17 § 83 a § 86 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů). Lhůta k podání odvolání začíná běžet dnem následujícím ode dne oznámení (doručení) tohoto rozhodnutí. V případě že byla písemnost uložena u provozovatele poštovních služeb a nebyla dříve adresátem vyzvednuta, považuje se desátý den od připravení písemnosti k vyzvednutí za den doručení (§ 24 odst. 1 správního řádu). Lhůta k podání odvolání počíná v takových případech běžet dnem následujícím po uplynutí 10. dne, kdy byla písemnost připravena k vyzvednutí. Dokument, který byl dodán do datové schránky, je doručen okamžikem, kdy se do datové schránky přihlásí osoba, která má s ohledem na rozsah svého oprávnění přístup k dodanému dokumentu. Nepřihlásí-li se tato osoba do datové schránky osoba ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručení posledním dnem této lhůty (§ 17 odst. 3, 4 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů). **Odvolání musí mít náležitosti uvedené v § 37 odst. 2 správního řádu a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřován rozpor**

s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Odvolání se v případě více účastníků řízení podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis (§ 82 odst. 2 správního řádu). Odvolání včas podané má odkladný účinek (§ 97 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky).


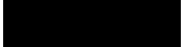
Právo podat odvolání má pouze účastník řízení, tj. v plném rozsahu obviněný z přestupku, poškozený pouze proti výroku o nároku na náhradu škody a výroku o nákladech spojených s uplatněním nároku na náhradu škody, zákonný zástupce a opatrovník mladistvého obviněného a orgán sociálně-právní ochrany dětí ve prospěch mladistvého obviněného pouze proti výroku o vině, o správním trestu, o ochranném opatření a o nároku na náhradu škody a vlastník věci pouze proti výroku o zabránění věci (§ 96 odst. 1, 2 zákona o odpovědnosti za přestupky). Osoba přímo postižená spácháním přestupku není účastníkem řízení (§ 68 zákona o odpovědnosti za přestupky) a **právo podat odvolání** proti rozhodnutí o přestupku **nemá**.



**Mgr. Barbora Bukovská**  
referentka správního řízení - přestupky  
Odbor dopravněsprávních činností



**Rozdělovník:**

1. spis
2. zmocněnec obviněného:   

3. evidence pohledávek MHMP (po nabytí právní moci)
4. registr řidičů (po nabytí právní moci)