



HZSUX00AIEU3

Česká republika - Hasičský záchranný sbor České republiky

U S N E S E N Í

ředitelky kanceláře ředitele Hasičského záchranného sboru Ústeckého kraje
ve věcech služebního poměru

č. j. HSUL-2669-6/KKŘ-2022

V Ústí nad Labem dne 1. 2. 2023

Počet stran: 7

Výtisk č. 3

Ředitelka kanceláře ředitele Hasičského záchranného sboru Ústeckého kraje jako příslušný služební funkcionář podle ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o služebním poměru“), ve spojení s čl. 9 písm. v) Pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky č. 41/2015, kterým se stanoví pravomoci generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a vedoucích organizačních částí Hasičského záchranného sboru ČR jednat a rozhodovat ve věcech služebního poměru, v platném znění, k projednání v prvním stupni jednání, které má znaky přestupku, u příslušníků Hasičského záchranného sboru Ústeckého kraje (dále jen „HZS Ústeckého kraje“), u kterých nevykonává tuto pravomoc ředitel HZS Ústeckého kraje, podle ustanovení § 4 odst. 5 písm. a) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), **rozhodla ve společném řízení** vedeném podle ustanovení § 88 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky **o jednáních, která mají znaky přestupku** podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona pro porušení ustanovení § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, **kterých se měl dne 15. 2. 2022 v 05:30 hod.** na silnici III. třídy č. 24712 v km 0,9 u železniční překladové haly y katastru obce Lovosice (souřadnice GPS: -760750,333/-993741,336) **dopustit** [redacted] vrchní asistent – hasič – technik strojní služba, služebně zařazený na stanici [redacted] HZS Ústeckého kraje, [redacted] tím, že jako řidič služebního nákladního vozidla značky Scania, RZ 3U9 0715 (dále jen „služební vozidlo“), s právem přednostní jízdy, za současného použití zvláštního výstražného světla modré barvy, při jízdě po přímém úseku pozemní komunikace ve směru od Lovosic na Lukavec nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu pozemní komunikace a vlastnostem vozidla, v důsledku čehož na zledovatělém povrchu pozemní komunikace nebyl schopen včas ubrzdit služební vozidlo před stojícími vozidly, která měla účast na dopravní nehodě, k níž byla osádka služebního vozidla povolána, a aby nedošlo ke střetu s těmito vozidly, stočil řízení služebního vozidla vlevo, přičemž vyjel mimo pozemní komunikaci do silničního příkopu, kde se služební vozidlo přetočilo o 180 stupňů a převrátilo se na pravý bok, čímž vznikla na služebním vozidle hmotná škoda a dále při popsané dopravní nehodě utrpěli újmu na zdraví spolujezdci ze služebního vozidla – spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v poranění ramenního kloubu pravé horní končetiny s neschopností ke službě od 15. 2. do 1. 5. 2022, přičemž v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen, spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v pohmoždění krční páteře s neschopností ke službě od 15. 2. 2022 do 28. 2. 2022, přičemž v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen, spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v naražení kolena levé dolní končetiny a pohmoždění krční páteře s neschopností ke službě od 15. 2. 2022 do 22. 2. 2022, přičemž v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen, a spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v kontuzi hrudníku, které si nevyžádalo neschopnost ke službě, **takto:**

Na základě ustanovení § 189 odst. 1 písm. q) zákona o služebním poměru a na základě ustanovení § 86 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky **se společné řízení o jednání, které má znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu, a o jednání, které má znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, vedené s příslušníkem u ředitelky kanceláře ředitele HZS Ústeckého kraje pod sp. zn. HSUL-2669/KKŘ-2022,**

z a s t a v u j e,**neboť skutek, o němž se vede řízení, není přestupkem.**

Odůvodnění:

Dne 12. 5. 2022 byla HZS Ústeckého kraje Dopravním inspektorátem Územního odboru Litoměřice Krajského ředitelství Policie Ústeckého kraje Policie České republiky pod sp. zn. KRPU-33711/PŘ-2022-040606 předána věc – podezření ze spáchání jednání majících znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu a podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona pro porušení ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 téhož zákona, kterých se měl dopustit [redacted] příslušník Hasičského záchranného sboru České republiky služebně zařazený u HZS Ústeckého kraje, [redacted] (dále jen „příslušník“). V souladu s ustanovením § 4 odst. 5 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky se jednání mající znaky přestupku, jehož se dopustil příslušník bezpečnostního sboru, projedná podle jiného zákona, kterým je zákon o služebním poměru.

Podle spisového materiálu sp. zn. KRPU-33711/PŘ-2022-040606 předaného HZS Ústeckého kraje dne 12. 5. 2022 Dopravním inspektorátem Územního odboru Litoměřice Krajského ředitelství Policie Ústeckého kraje Policie České republiky (dále jen „Policie ČR“) se měl příslušník dopustit jednání majícího znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu a jednání majícího znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona dne 15. 2. 2022 v 05:30 hod. na silnici III. třídy č. 24712 v km 0,9 u železniční překladové haly v katastru obce Lovosice (souřadnice GPS -760750,333/-993741,336) tím, že jako řidič služebního vozidla s právem přednostní jízdy, za současného použití zvláštního výstražného světla modré barvy, při jízdě po přímém úseku pozemní komunikace ve směru od Lovosic na Lukavec nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu pozemní komunikace a vlastnostem vozidla, v důsledku čehož na zledovatělém povrchu pozemní komunikace nebyl schopen včas ubrzdit služební vozidlo před stojícími vozidly, která měla účast na dopravní nehodě, k níž byla osádka služebního vozidla povolána, a aby nedošlo ke střetu s těmito vozidly, stočil řízení služebního vozidla vlevo, přičemž vyjel mimo pozemní komunikaci do silničního příkopu, kde se služební vozidlo přetočilo o 180 stupňů a převrátilo se na pravý bok, čímž vznikla na služebním vozidle hmotná škoda. Při popsané dopravní nehodě utrpěli újmu na zdraví spolujezdci ze služebního vozidla. Spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v poranění ramenního kloubu pravé horní končetiny s neschopností ke službě od 15. 2. do 1. 5. 2022, přičemž v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen. Spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v pohmoždění krční páteře s neschopností ke službě od 15. 2. 2022 do 28. 2. 2022, přičemž v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen. Spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v naražení kolena levé dolní končetiny a pohmoždění krční páteře s neschopností ke službě od 15. 2. 2022 do 22. 2. 2022, přičemž v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen. Spolujezdec [redacted] utrpěl poškození zdraví spočívající v kontuzi hrudníku, které si nevyžádalo neschopnost ke službě. Popsaným jednáním měl příslušník porušit ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 téhož zákona. Alkohol byl u příslušníka vyloučen dechovou zkouškou provedenou přístrojem Dräger. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Výše škody na služebním vozidle činí dle odhadu Policie ČR 900.000,- Kč.

Dle ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích 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.

Dle ustanovení § 4 písm. b) zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu poté stanoví, že 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.

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o služebním poměru, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.

Ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu stanoví, že fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j) téhož zákona, nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

K jednání majícímu znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o služebním poměru, které je deliktem poruchovým, stojí v poměru subsidiarity jednání mající znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu postihující porušení konkrétních ustanovení zákona o silničním provozu, jejichž porušením k nehodě došlo, které je toliko přestupkem ohrožovacím. Jinými slovy spácháním jednoho skutku, kterými měla být porušena ustanovení zákona o silničním provozu, konkrétně ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu a ustanovení § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 téhož zákona, se lze dopustit dvou jednání, která mají znaky přestupku, jedná se o tzv. jednočinný souběh, když současně následkem tohoto porušení bylo jinému při dopravní nehodě ublíženo na zdraví. Podmínkou však je, že v konkrétním případě musí být ohrožení širšího rozsahu než porucha, tj. újma na zdraví. Ohrožení širšího rozsahu lze v tomto konkrétním případě spatřovat zejména v ohrožení nejenom samotné osádky služebního vozidla, ale také v ohrožení posádky vozidel zúčastněných na dopravní nehodě, ke které byla jednotka stanice Lovosice ÚO Litoměřice HZS Ústeckého kraje povolána, a také s přihlédnutím k tomu, že místo dopravní nehody se dle dopravního značení nachází přibližně 160 m od železničního přejezdu.

S ohledem na skutečnost, že se jednalo o dvě jednání mající znaky přestupku, jejichž skutková podstata se týkala porušení právních povinností vyskytujících se ve stejné oblasti veřejné správy a o jednání která je příslušný projednávat též orgán, bylo dne 21. 9. 2022 dle ustanovení § 178 odst. 1 zákona o služebním poměru a na základě ustanovení § 4 odst. 5 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky s příslušníkem zahájeno v souladu s ustanovením § 88 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky společné řízení o jednáních, která mají znaky přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu a podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona pro porušení ustanovení § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Porušení obecného ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu příslušníkovi, vzhledem ke specialitě skutkové podstaty obsažené v ustanovení § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, kladeno za vinu nebylo.

Ústní jednání v této věci proběhlo dne 3. 10. 2022 od 09:00 hodin. Příslušník byl poučen o svých právech podle ustanovení § 172, § 174 odst. 1 a § 186 odst. 3 zákona o služebním poměru, byla mu dána možnost se k věci vyjádřit, navrhnout důkazy a hájit se. Příslušník byl po zahájení ústního jednání seznámen s předaným spisem Policie ČR sp. zn. KRPU-33711/PR-2022-040606.

Do protokolu při ústním jednání dne 3. 10. 2022 příslušník uvedl, že dne 15. 2. 2022 před půl šestou ráno vyjel jako řidič ze stanice [redacted] HZS Ústeckého kraje se služebním vozidlem k dopravní nehodě se zraněním v katastru obce Lovosice před obcí Lukavec v blízkosti železniční překladové haly. Ve služebním vozidle s ním na místo události vyjeli kolegové [redacted]. Vyjeli ze stanice, byla tma, slabě pršelo, vozovka byla mokrá, bylo asi kolem nuly, možná těsně nad nulou. Jeli doprava ke kruhovému objezdu, na kterém jeli dále doleva, pokračovali po cca kilometrové rovině, na další křižovatce z hlavní silnice odbočovali doprava ve směru na obec Lukavec a pak dále po rovině až k místu události. Po celou dobu jízdy ze stanice byla vozovka mokrá, nikde ale nebyla namrzlá. Se služebním vozidlem jel příslušník opatrně, obzvláště vzhledem k ročnímu období a aktuálním povětrnostním podmínkám. S vozidlem jel rychlostí maximálně do 70 km/h. Na rovném úseku pozemní komunikace příslušník dojížděl zhruba na úroveň železniční překladové haly, která se nacházela z jeho pohledu při pravé straně komunikace. Najednou služební vozidlo začalo klouzat, aniž by jakkoliv změnil směr jízdy služebního vozidla. Na tuto situaci příslušník reagoval vyrovnáváním vozidla a brzděním. Služební vozidlo na zledovatělém povrchu zpomalilo jen málo, cca na 50 km/h a dál samovolně klouzalo po ledě směrem k dopravní nehodě, na kterou byli s kolegy vysláni. Vozidla, která na ní měla účast, se nacházela v protisměru vlevo, vpravo ve směru jízdy služebního vozidla stálo blíže k nim od dopravní nehody vozidlo Škoda Fabia se zapnutými výstražnými světly. Příslušník se tedy snažil se služebním vozidlem, které po ledě stále pokračovalo v jízdě vpřed, vyhnout tomuto stojícímu vozidlu v jeho směru jízdy a dále pak pokračoval už v levém směru jízdy proti vozidlům z dopravní nehody. Vzhledem k tomu, že posádka služebního vozidla byla

vyslána na dopravní nehodu se zraněním, příslušník tedy předpokládal, že se v havarovaných vozidlech budou nacházet zraněné osoby, a proto chtěl zabránit střetu služebního vozidla, které jelo neovladatelně právě proti havarovaným vozidlům, a služební vozidlo nasměroval do pole nacházejícího se po levé straně komunikace. Služební vozidlo se ale přitom ještě dostalo do smyku, obrátilo se o 180 stupňů a následně se pravým zadním kolem zabořilo do mělkého mokrého silničního příkopu a převrátilo se na pravý bok. Při dopravní nehodě došlo ke škodě na služebním vozidle a ke škodě na zdraví kolegů, kdy žádný z nich nebyl výrazně omezen v běžném způsobu života.

Po spontánní výpovědi příslušník k otázce služebního funkcionáře, jakou rychlostí jel po přímém úseku komunikace č. 24712 ve směru od Lovosic na Lukavec, uvedl, že to nebylo více než 70 km/h, následně se mu podařilo služební vozidlo zpomalit na cca 50 km/h, více to na zledovatělém povrchu prostě nebylo možné, služební vozidlo na brzdění víc nereagovalo. K otázce, jaké bylo dne 15. 2. 2022 v ranních hodinách počasí a v jakém stavu byla pozemní komunikace, uvedl, že byla tma, drobně pršelo, vozovka bylo po celou dobu jízdy ze stanice až na úroveň překladové železniční haly jen mokrá. Pak byl najednou led.

V rámci ústního jednání byl dále proveden důkaz protokolem o nehodě v silničním provozu ze dne 15. 2. 2022, ev. č. KRPU-154-2/DNLT-2022-VP (dále jen „protokol o nehodě“), který je součástí předaného spisu Policie ČR a který obsahuje všechny údaje o účastnících dopravní nehody a měření s popisem zjištěných stop při ohledání místa dopravní nehody, situačním plánkem dopravní nehody (havárie) ze dne 15. 2. 2022, č.j. KRPU-154/DNLT-2022-VP, lékařskou zprávou o zranění, č.j. KRPU-33711-2/PŘ-2022-U40606, včetně příloh, ambulantními zprávami z lékařských ošetření

na ambulanci chirurgického oddělení Krajské zdravotní, a.s. – Nemocnice Litoměřice, o.z., ze dnů 15. 2. 2022, 18. 2. 2022, 22. 2. 2022 a 28. 2. 2022, ambulantními zprávami z lékařských ošetření

na ambulanci chirurgického oddělení Krajské zdravotní, a.s. – Nemocnice Litoměřice, o.z., ze dnů 15. 2. 2022 a 22. 2. 2022 a ambulantní zprávou z lékařského ošetření na ambulanci chirurgického oddělení Krajské zdravotní, a.s. – Nemocnice Litoměřice, o.z., ze dne 15. 2. 2022

Dále byla v rámci dokazování předložena k nahlédnutí fotodokumentace zaznamenávající výhled na místo dopravní nehody a částečné poškození služebního vozidla (kromě pravého boku, na kterém služební vozidlo leželo), která je součástí předané spisové dokumentace.

K ústnímu jednání konanému dne 3. 10. 2022 byl dle ustanovení § 55 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), k podání svědecké výpovědi předvolán spolujezdec ze služebního vozidla (dále také jen „svědek“), a to přípisem ze dne 14. 9. 2022, č. j. HSUL-2669-3/KKR-2022, doručeným do vlastních rukou dne 30. 9. 2022.

Svědka do protokolu při ústním jednání dne 3. 10. 2022 po poučení o svých právech a povinnostech podle § 55 správního řádu k věci uvedl, že dne 15. 2. 2022 před půl šestou ráno vyjeli s kolegy ze stanice

HZS Ústeckého kraje se služebním vozidlem k dopravní nehodě se zraněním v katastru obce Lovosice před obcí Lukavec v blízkosti železniční překladové haly. Svědek jel jako spolujezdec a seděl na předním sedadle vpravo vedle řidiče. Vyjeli ze stanice, byla tma, slabě pršelo, vozovka byla mokrá, bylo asi kolem nuly. Jeli doprava ke kruhovému objezdu, na kterém jeli dále doleva, pokračovali po cca kilometrové rovině, na další křižovatce z hlavní silnice odbočovali doprava ve směru na obec Lukavec a pak dále po rovině až k místu události. Po celou dobu jízdy ze stanice byla vozovka mokrá, nikde ale nebyla namrzlá. Se služebním vozidlem jeli opatrně. Na rovném úseku pozemní komunikace zhruba na úrovni železniční překladové haly, která se nacházela z jejich pohledu při pravé straně komunikace, služební vozidlo najednou začalo klouzat. Na toto příslušník reagoval vyrovnáváním vozidla a brzděním. Služební vozidlo na zledovatělém povrchu zpomalilo jen málo a dál samovolně klouzalo po ledě směrem k dopravní nehodě, na kterou byli s kolegy vysláni. Vozidla, která na ní měla účast, se nacházela v protisměru vlevo, vpravo ve směru jízdy služebního vozidla stálo blíže k nim od dopravní nehody vozidlo Škoda Fabia se zapnutými výstražnými světly. S příslušníkem coby řidičem služebního vozidla se shodli, aby zabránili střetu s havarovanými vozidly, nasměrovat řízení služebního vozidla doleva a sjet ze silnice do pole. Služební vozidlo se ale přitom ještě dostalo do smyku, obrátilo se o 180 stupňů a následně se pravým zadním kolem zabořilo do mělkého mokrého silničního příkopu a převrátilo se na pravý bok. Při dopravní nehodě došlo ke škodě na služebním vozidle a ke škodě na

zdraví kolegů [redacted] a při dopravní nehodě utrpěl zranění i svědek, žádný z nich však nebyl výrazně omezen v běžném způsobu života. K uvedené dopravní nehodě svědek závěrem uvedl, že vzhledem k situaci, že nevěděli, jestli se v havarovaných vozidlech nachází osoby, nasměrování služebního vozidla mimo pozemní komunikaci vlevo do pole považoval svědek za nejlepší možné řešení nastalé situace. Za normálních okolností by k dopravní nehodě se zraněním jeli se služebním vozidlem daleko rychleji. Příslušník jel po celou dobu se služebním vozidlem opatrně, rychlost vozidla přizpůsobil aktuálním povětrnostním podmínkám, kdy byla tma, drobně pršelo a byl únor, tedy zima. Po celou dobu jízdy až na cca úroveň železniční překladové haly byla vozovka pouze mokrá, nikdo z posádky služebního vozidla nepředpokládal, že silnice bude silně namrzlá.

Příslušník nevyužil klást svědkovi otázky. K otázce služebního funkcionáře, jaké bylo dne 15. 2. 2020 v ranních hodinách počasí a v jakém stavu byla pozemní komunikace, svědek uvedl, že byla tma, drobně pršelo, vozovka byla po celou dobu jízdy ze stanice mokrá. U železniční překladové haly pak byl z ničeho nic led. K otázce, jaké při dopravní nehodě utrpěl zranění a zda ho omezovalo v obvyklém způsobu života, uvedl, že při dopravní nehodě utrpěl pohmoždění krční páteře, v důsledku čehož byl od 15. 2. 2022 do 28. 2. 2022 dočasně neschopen výkonu služby. Svědek uvedl, že v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen.

Služební funkcionář si z vlastní služební činnosti opatřil zprávu o zásahu ev. č. 4222001800, ze které vyplývá, že dne 15. 2. 2022 byla jednotka požární stanice [redacted] HZS Ústeckého kraje vyslána k dopravní nehodě dvou osobních automobilů se zraněním, ke které došlo u železniční překladové haly v katastru obce Lovosice. Cestou na místo mimořádné události jednotka havarovala, přesto ošetřila jednu zraněnou osobu, kterou si vzápětí převzala Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje.

Ředitelka kanceláře ředitele HZS Ústeckého kraje jako příslušný služební funkcionář zhodnotila podkladové materiály, které jsou součástí předaného spisu Policie ČR, výpověď příslušníka a svědka při ústním jednání konaném dne 3. 10. 2022 a další provedené důkazy a došla k závěru, že byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 180 odst. 1 zákona o služebním poměru.

Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, tj. takové zaviněné jednání fyzické osoby porušující či ohrožující zájem společnosti, které je v zákoně za přestupek výslovně označen, a které vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. Zavinění je nezbytnou složkou přestupku. Každý, kdo má být potrestán za přestupek, musí ho svým jednáním též zavinít. Rozlišuje se zavinění ve formě nedbalosti a úmyslu. Přestupek je vymezen jeho materiálním a formálním znakem, kdy oba tyto znaky musí být naplněny současně.

Formální znak přestupku je představován znaky skutkové podstaty přestupku stanovenými v zákoně. K tomu, aby jednání příslušníka mohlo být označeno za jednání mající znaky přestupku, tedy za jednání protiprávní a trestné, muselo by toto jednání naplnit formální znaky skutkové podstaty přestupku. V tomto případě by příslušník musel svým jednáním porušit zvláštní právní předpis, konkrétně zákon o silničním provozu. Materiální znak přestupku je pak představován tím, že zaviněné protiprávní jednání fyzické osoby porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti, v tomto případě konkrétně zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Materiální znak je dán mírou společenské škodlivosti protiprávního jednání, které ohrožuje či porušuje zájem společnosti minimálně v míře nepatrné. V případě, že okolnosti jednání snižují škodlivost jednání pro zájem chráněný zákonem pod míru nepatrnou, a vylučují tak, aby tímto jednáním byl porušen nebo ohrožen chráněný zájem, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a jednání nemůže být za přestupek vůbec označeno. Okolnostmi, které mohou snižovat škodlivost jednání pro chráněný zájem společnosti pod míru nepatrnou, mohou být např. význam právem chráněného zájmu, který byl jednáním dotčen, způsob jednání a jeho následky, osoba pachatele, míra zavinění či pohnutka.

Protiprávnost, jinak řečeno nedovolenost, jako pojmový znak přestupku tedy znamená, že došlo k porušení obecně závazných předpisů nebo jiných správních aktů na úseku správního práva. U některých skutkových podstat zákonodárce přímo znak protiprávnosti zdůrazňuje. Chybí-li pojmový znak protiprávnosti, nelze vyvozovat odpovědnost za jednání. Právní nauka tyto případy nazývá jako „okolnosti vylučující protiprávnost“. Mezi tyto okolnosti, které způsobují, že jednání, které se svými rysy podobá správnímu deliktu, ale není společensky škodlivé, patří nutná obrana, krajní nouze, oprávněné použití zbraně, přípustné riziko nebo svolení poškozeného.

Z v průběhu řízení provedených důkazů služební funkcionář zjistil následující skutečnosti.

Z protokolu o nehodě, který je součástí předaného spisu Policie ČR sp. zn. KRPU-33711/PŘ-2022-040606 vyplývá, že ohledáním místa dopravní nehody bylo zjištěno, že povrch vozovky byl pokryt souvislou vrstvou ledovky a teplota vzduchu měla dosahovat přibližně 0 stupňů Celsia. Služební vozidlo bylo v dobrém technickém stavu s platnou technickou kontrolou. Kontrola brzd a řízení nebyla provedena, neboť konečné postavení služebního vozidla to neumožňovalo, dle příslušníka však bylo bez závad. Z protokolu o nehodě bylo dále zjištěno, že z místa dopravní nehody byli Zdravotnickou záchrannou službou Ústeckého kraje do nemocnice v Litoměřicích převezeni k ošetření spolujezdci ze služebního vozidla. Z lékařské zprávy o zranění bylo zjištěno, že byl v neschopnosti ke službě od 15. 2. 2022 do 1. 5. 2022 a utrpěl zranění pod označením diagnóz S 40.9 (povrchní poranění ramene a paže) a S 43.1 (vymknutí akromioklavikulárního kloubu), v běžném životě nebyl výrazně omezen. Z lékařských zpráv z ošetření vyplývá, že utrpěl pohmoždění krční páteře a byl mu nasazen fixační límec, přičemž byl v neschopnosti ke službě od 15. 2. 2022 do 28. 2. 2022, kdy uvedl, že v běžném způsobu života nebyl výrazně omezen. dle závěru lékařských zpráv utrpěl kontuzi kolena levé dolní končetiny a pohmoždění krční páteře, proto mu by nasazen fixační límec, v neschopnosti ke službě byl od 15. 2. 2022 do 22. 2. 2022. následkem dopravní nehody utrpěl pohmoždění žeber, které si nevyžádalo neschopnost ke službě.

Příslušník uvedl, že se služebním vozidlem jel opatrně, a to obzvlášť vzhledem k ročnímu období a aktuálním povětrnostním podmínkám, kdy pozemní komunikace byla mokrá a slabě pršelo. Na přímém úseku silnice č. 24712 ve směru od Lovosic na Lukavec jel příslušník se služebním vozidlem rychlostí, která nepřesahovala 70 km/h. Uvedené skutečnosti shodně popsal i svědek. Vozovka nebyla dle jejich výpovědi v žádném místě namrzlá, až na rovném úseku pozemní komunikace zhruba na úrovni železniční překladové haly začalo služební vozidlo samovolně klouzat po ledě směrem k dopravní nehodě, na kterou byli vysláni. Na tuto situaci příslušník reagoval vyrovnáváním vozidla a brzděním, které vzhledem ke ztrátě přilnavosti pneumatik služebního vozidla s vozovkou nemělo kýžený efekt, služební vozidlo zpomalilo jen málo.

Příslušníkovi jako řidiči služebního vozidla však není možné vytknout, že se služebním vozidlem na namrzlé vozovce brzdil, neboť se před ním v obou jízdních pružích nacházela překážka v podobě odstavených vozidel v souvislosti s dopravní nehodou, která znemožňovala průjezd pozemní komunikací přímým směrem. Vzhledem ke skutečnosti, že dopravní nehoda, ke které byla jednotka požární ochrany stanice HZS Ústeckého kraje vyslána, byla navíc nahlášena jako dopravní nehoda se zraněním, příslušníci předpokládali, že se v havarovaných vozidlech, která po dopravní nehodě skončila v protisměru, mohou nacházet zraněné osoby, a proto vyhodnotili situaci tak, že není-li zjevně možné služební vozidlo zastavit tak, aby nedošlo ke srážce s odstavenými vozidly, bude vhodnějším řešením sjet do pole po levé straně komunikace ve směru jízdy služebního vozidla. Při hodnocení tohoto rozhodnutí příslušníka nelze také zcela opomenout vysokou hmotnost služebního vozidla, které v době nehody bylo plně zásobeno hasícími látkami, ve spojení s nepříznivými povětrnostními podmínkami a právě i stavem komunikace, která nebyla odpovídajícím způsobem ošetřena a nacházela se na ní souvislá vrstva ledu. Při změně směru jízdy služební vozidlo dostalo smyk, v důsledku kterého se otočilo o 180 stupňů a následně se pravým zadním kolem zabořilo do mělkého mokrého silničního příkopu a převrátilo se na pravý bok. I při vynaložení značného úsilí je tedy velmi nepravděpodobné, že by příslušník byl v tomto okamžiku schopen jakkoliv zabránit služebnímu vozidlu v pohybu do strany.

Povinnosti řidiče upravené v ustanovení § 18 odst. 1 zák. o silničním provozu jsou vázány vždy na okolnosti, které je možné předvídat. Pokud není splněn zákonný požadavek „okolností, které je možné předvídat“, řidiči nemůže být kladeno k tíži, že porušil povinnost zakotvenou v ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Dle uvedeného ustanovení je to zásadně řidič vozidla, který musí svou jízdu přizpůsobit okolním objektivním okolnostem, to ovšem s výjimkou takových okolností, které nebylo možné z jeho strany rozumně předvídat.

Služební funkcionář po zhodnocení všech uvedených skutečností dospěl k závěru, že příslušník jako řidič služebního vozidla nemohl s ohledem na stav komunikace před dopravní nehodou předvídat, že v důsledku lokální námrazy bude o pár metrů dále vozovka prakticky nesjízdná. Tento závěr současně podporuje i fakt, že k dopravní nehodě, na kterou byla jednotka požární stanice HZS Ústeckého kraje vyslána, došlo prakticky na totožném místě taktéž v důsledku námrazy na vozovce. Příčina dopravní nehody, na kterou byla osádka služebního vozidla povolána, však nebyla příslušníkovi předem známa. Při hodnocení „okolností, které je možné předvídat“, se nelze automaticky odvolávat pouze na obecný předpoklad, že v zimních měsících se v ranních hodinách může na silnicích objevovat náledí, ale je nutné vycházet z konkrétních okolností v daném místě a čase. V konkrétním případě je

zjevné, že příslušník při jízdě se služebním vozidlem vyhodnocoval stav pozemní komunikace a povětrnostní podmínky a nic nenasvědčovalo tomu, že by vozovka měla být namrzlá. V uvedeném kontextu pak samotná skutečnost, že k dopravní nehodě došlo, k přijetí závěru o zaviněném porušení povinností příslušníka jako účastníka silničního provozu nepostačuje, jelikož dovození zavinění příslušníka pouze ze skutečnosti, že vznikl škodlivý následek (zde dopravní nehoda), by bylo v rozporu se zásadou postihu za zaviněné jednání a z ostatních v řízení provedených důkazů jednoznačný závěr o existenci zavinění příslušníka učinit nelze.

Z výše popsaného je naopak zřejmé, že se příslušník po celou dobu jízdy pokoušel vzniku dopravní nehody zabránit, což však s ohledem na nepříznivou povětrnostní situaci a nesjízdnost vozovky nebylo objektivně zcela možné. Příslušník svou reakcí zabránil zřejmě vzniku větší škody na majetku či zranění dalších osob, jestliže svým manévrováním zabránil čelnímu nárazu do odstavených vozidel v důsledku předchozí dopravní nehody.

Lze tak uzavřít, že příslušník na situaci v provozu na pozemních komunikacích reagoval adekvátně, včas a činil veškeré kroky, aby dopravní nehodě zabránil. V průběhu řízení bylo prokázáno, že příslušník jednal v souladu s výše citovanými ustanoveními zákona o silničním provozu. K předmětnému skutku navíc došlo v době, kdy příslušník plnil své služební povinnosti a snažil se co nejrychleji dostat se služebním vozidlem na místo události, kde měl s kolegy poskytnout předlékařskou pomoc zraněnému účastníkovi dopravní nehody a provést protipožární opatření. Příslušník svým jednáním neporušil povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích ani povinnosti řidiče, jeho styl a rychlost jízdy přizpůsobil svým schopnostem, vlastnostem vozidla, předpokládanému dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě a povětrnostním podmínkám, které bylo možné s ohledem na popsané okolnosti předvídat. Ředitelka kanceláře ředitele HZS Ústeckého kraje jako příslušný služební funkcionář pro rozhodnutí ve věci na základě výše uvedených skutkových zjištění, ke kterým došla v rámci provedeného dokazování, dospěla k závěru, že nelze uzavřít, že by příslušník svým shora popsaným jednáním porušil ustanovení § 4 písm. b) ve spojení s ustanovením § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, a tím naplnil znaky skutkové podstaty jednání majícího znaky přestupku ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu a znaky skutkové podstaty jednání majícího znaky přestupku ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, neboť popsané jednání postrádá znak protiprávnosti a tudíž nemůže být za jednání mající znaky přestupku vůbec označeno. Z tohoto důvodu proto na základě ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) zákona o přestupcích rozhodla řízení v celém rozsahu zastavit.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto usnesení lze podat odvolání u ředitelky kanceláře ředitele HZS Ústeckého kraje do 15 dnů ode dne doručení usnesení (§ 190 odst. 1 zákona o služebním poměru). O odvolání rozhoduje ředitel HZS Ústeckého kraje. Podání odvolání proti usnesení o zastavení řízení o jednání, které má znaky přestupku, nemá odkladný účinek (§ 190 odst. 4 zákona o služebním poměru).

plk. Mgr. Lucie Landovská
vrchní rada
ředitelka kanceláře ředitele
HZS Ústeckého kraje

Doručeno dne:

Podpis:

Rozdělovník:

Výtisk č. 1 – příslušník

Výtisk č. 2 – oddělení personální a PaM

Výtisk č. 3 – spis o přestupku