



NÁRODNÍ ODVOLACÍ SOUD AUTOKLUBU ČESKÉ REPUBLIKY

ROZHODNUTÍ

Čj. NOS 4/22

Národní odvolací soud Autoklubu České republiky ve složení **JUDr. Martin Maisner, PhD., MCI Arb.**, jako předseda NOS, **JUDr. Martin Svatoš, Ph.D.** jako člen senátu NOS a **JUDr. Vojtěch Trapl**, člen senátu NOS, projednal odvolání Marka Skřivana za soutěžícího SKYLARK'S KARTING TEAM (Jezdec Marek Skřivan) ze dne 26.8.2022 proti rozhodnutí Sboru Sportovních Komisařů č. 42 vydané dne 21.8.2022 v 8:35 jímž byl jezdec Marek Skřivan, startovní č. 558 ve třídě KZ2 vyloučen z 1. finálové jízdy MČR a PČR 19.-21.8.2021 Autodrom Vysoké Mýto. Senát ve shora uvedeném složení po ústním jednání konaném dne 6.12.2022 rozhodl takto právem:

- I. **Odvolání proti rozhodnutí Sboru Sportovních Komisařů, kterým byl uložen jezdcí Marku Skřivanovi startovní č.558 ve třídě KZ2 trest vyloučení z finálové jízdy se nevyhovuje ; rozhodnutí Sboru Sportovních Komisařů, se potvrzuje.**
- II. **Poplatek za odvolání nese odvolatel.**
- III. **Odvolatel nemá nárok na náhradu nákladů tohoto řízení.**

O d ů v o d n ě n í :

1. Jezdci Marku Skřivanovi (startovní č. 558 ve třídě KZ2) byl rozhodnutím Sboru sportovních komisařů č. 42 dne 21.8.2022 v 8:35 uložen trest vyloučení z 1. finálové jízdy za to, že jezdec během jízdy nerespektoval vlajkovou signalizaci, čímž porušil ustanovení Standardních propozic Karting 2022, Sportovní předpisy čl. 1.11.15. (Incidenty) čl. 1.5.1 (Dodržování

vlajkové signalizace) a čl. 1.6.2. (Vlajková signalizace). Soutěžící byl s tímto rozhodnutím v 11.45 seznámen, ale odmítl písemně toto seznámení potvrdit svým podpisem, což bylo úředně zaznamenáno na originálu zmíněného Rozhodnutí Sboru sportovních komisařů č.42.

2. Odvolatel dne 21.8.2022 v 11:46 písemně oznámil svůj úmysl podat odvolání proti Rozhodnutí SSK č. 42 (rukopisné podání). Přijetí oznámení potvrdil písemně HSK Jiří Mičánek dne 21.8.2022, v 11:47, že přijal úmysl soutěžícího se odvolat. Odvolatel dne 23.8.2022 řádně uhradil předepsaný poplatek z odvolání ve výši 22.000 Kč.
3. Odvolatel dne podal písemné odvolání na adresu Autoklubu České republiky. Na základě tohoto odvolání předseda NOS JUDr. Martin Maisner, PhD, MCI Arb. jmenoval dne 11.9.2022 senát k projednání odvolání Marka Skřivana za soutěžícího SKYLARK'S KARTING TEAM proti rozhodnutí SSK č. 42 ve složení JUDr. Martin Maisner, PhD., MCI Arb., jako předseda NOS, JUDr. Martin Svatoš, PhD jako člen senátu NOS a JUDr. Vojtěch Trapl jako člen senátu NOS.
4. V písemném podání odvolatel požadoval zrušení rozhodnutí č. 42 (v odvolání nesprávně označeno jako rozhodnutí č. 41) s tím, že sdělení, že jezdec nerespektoval vlajkovou signalizaci není pravdivé, protože jezdec respektoval signalizaci a svou jízdu uvedené signalizaci přizpůsobil, a že odůvodnění není ani dostatečné z hlediska definice odůvodnění dle sportovních předpisů. Své připomínky ke skutkovému ději a jeho právnímu posouzení pak shrnul do následujících bodů: *„1. Na trati byla po celé trati rozsvícena červená světla. Současně byla vyvěšena žlutá a zelená vlajka. Pořadatel vyvolal na trati zmatek a neurčil jezdcům místo k případnému zastavení v režimu přerušování závodu, které byl povinen vyznačit. 2. V pravidlech je uvedeno, že může být použito světelné signalizace, avšak vlajková signalizace je vždy nadřazená. Platila tedy pro jezdce v ten moment vyvěšená zelená vlajka. 3. Ohledně údajného porušení pravidla vyplývajícího z vlajkové signalizace jezdcem č. 153 shora nebyl předložen žádný konkrétní důkaz o porušení procesu přerušování závodu dle platných sportovních řádů. 4. Rozhodnutím byl jezdec zásadně poškozen nejen v 1. finálové jízdě, ale také v celkovém hodnocení závodu a celého seriálu a to BEZDŮVODNĚ, když pravidla nesprávně aplikoval právě pořadatel, resp. sportovní komisaři, kteří*

byli zmatečně instruováni pořadatelem.”

5. Dne 6.12.2022 proběhlo za přítomnosti odvolatele ústní jednání k projednání odvolání. Při ústním jednání odvolatel odkázal na své písemné podání a nad rámec tohoto podání uvedl, že podle jeho názoru měl být závod zastaven zřetelnějším způsobem, např. že by někdo vstoupil do dráhy a červenou vlajkou zastavil závody, protože podle jezdce byla signalizace nejasná. Na jedné věži byla světelná signalizace, ale vlajka vykazovala jiný signál, na jiné věži byla signalizace pouze podle blikajícího světla a na další zase jiná. To, že podle jeho názoru nebyla signalizace v pořádku, je prokázáno i tím, že 8 špičkových pilotů v kartingu v rámci MČR se neřídilo signály, ale pokračovalo v závodu, tzn. že ji shodně vyhodnotili jinak, než jak patrně pořadatel zamýšlel, a že v důsledku toho pouze zpomalili a dojeli zahájené kolo. Rovněž ohledně ustanovení místa, kde mají jezdci zastavit, by spíše očekával, že někdo ze sportovních komisařů nebo jiná pověřená osoba přímo ukáže, zda mají jezdci přímo zajet do depa, nicméně, že nelze podle něho prokázat, že místo, kam mají jezdci zajet bylo oznámeno na rozpravě, poněvadž se rozpravy jakožto zástupce nezúčastnil, ale pouze jeho jezdec. Odvolatel dále uvedl, že v době, kdy byla signalizace - tedy červená světla se žlutou a zelenou vlajkou - se jezdec Marek Skřivan pohyboval zhruba na 4. místě. Uvedl také, že vzhledem k tomu, že bylo podáno odvolání, nebyl jezdec Marek Skřivan poškozen tím, že by startoval z posledního místa, protože do rozhodnutí o odvolání se na něj pohlíželo jako na nevyločeného, a tudíž startoval z místa, ze kterého by startoval, kdyby nebyl vyloučen. Uvedl také, že jednoznačně odpovědět, jak by jezdec Marek Skřivan dopadl, kdyby nebyl vyloučen, není jednoduché. Je třeba vzít v úvahu také celou řadu dalších faktorů, včetně dalších odvolání vůči vyloučení ostatních jezdců ve stejném závodě, ale že je klidně možné, že v případě úspěšného odvolání by jezdec mohl být například 3. v pořadí na MČR.
6. Svědek Karel Nevečeřal k průběhu finálové jízdy uvedl, že byla ohlášena nehoda, a že na základě toho byly vyvěšeny žluté a zelené vlajky. Jelikož měl ředitel nehodu v dosahu věže, tak se běžel podívat, zda se jedná o nehodu vážnou, jestli se dojede závod ve fázi slow fáze anebo dojde k zastavení závodu. Jelikož z dálky viděl, že jezdec Javůrek má těžkou kolizi, vydal vedoucímu trati pokyn k zastavení závodu. Na základě toho byly centrálně vyvěšeny červené vlajky na základě červených světel, které blikají po celé trati. Na základě časomíry a informací SK komisaři dostali informace o

průjezdu jezdců pod červenou vlajkou, kde si vyžádali informace přímo z časomíry dle transpondérů a videozáznamu. Na základě toho se SSK rozhodl k vyloučení jezdců.

7. Svědek dále uvedl, že místo, kde mají jezdcí zastavit v případě přerušení závodu a v případě vyvěšení červené vlajky byla jezdcům jasně oznámena při rozpravě před závodem ředitelem závodu. Dále uvedl, že na trati je celkem 8 věží s tím, že na všech vždy bliká stejné světlo (světla jsou řízena centrálně). Průběh signalizace byl takový, že když začala blikat červená světla na věži před havárií, a před a za havárií Dominika Javůrka, byla použita zelená a žlutá vlajka, která označuje začátek a konec havárie. Na ostatních věžích však tyto vlajky užity nebyly a ani být nemohly. Jezdci tedy jeli jenom kolem dvou věží, kde mohla být kombinace červených světel a jiné vlajky, a to pouze krátce. Svědek také uvedl, že jezdcí, kteří byli potrestáni vyloučením projeli po vyhlášení červené vlajky ještě část trati a projeli i cílovou čárou, takže je zachytila časomíra při čemž bylo zjištěno, že jejich jízda byla pomalejší pouze o 3 vteřiny, což nesvědčí o tom, že by výrazně zpomalili nebo měli tendenci zastavit. To byl jeden z důvodů, proč došlo k rozhodnutí o vyloučení pro nerespektování vlajkové signalizace.

8. Senát se především věnoval co nejpřesnějšimu zjištění skutkového děje, s ohledem námitky formulované v odvolání. Tedy v první řadě je třeba říci, že na počátku signalizace byla situace skutečně komplikovaná – na některých stanovištích byla současně s červenou signalizací vyvěšena žlutá vlajka, na některých zelená vlajka a na některých červená vlajka a je také pravda, že při striktním výkladu pravidel má vlajková signalizace přednost před světelnou. Není tedy pravda, že by na stanovištích byla kombinace červené světlo – zelená vlajka, ale signalizace byla na různých stanovištích v různé kombinaci, což již samo o sobě mělo být pro jezdce alarmující. Bylo však také jednoznačně zjištěno, že jezdec projel nejméně kolem jednoho stanoviště, kde byla pouze červená signalizace a ani tu nerespektoval. Vzhledem k tomu, že signalizace červeným světlem a červenou vlajkou je z hlediska bezpečnosti závodů zcela klíčová, musí být její respektování sportovními komisaři přísně vynucováno a její nerespektování bezvýjimečně trestáno. Jezdec se patrně nechal strhnout tím, že i někteří další jezdcí signalizaci nerespektovali a pokračovali v jízdě. Důvod zrušení závodu byl během řízení bezpečně zjištěn a byl shledán jako důvodný. Fakt, že důsledkem havárie, která vypadala velmi nebezpečně, nakonec nebylo žádné zranění, není důvodem k tomu,

aby byl důvod a způsob zrušení závodu zpochybňován. Konečně k poslední námitce je třeba konstatovat, že sám odvolatel připustil že na otázku, zda byl jezdec poškozen či nikoliv není jednoduché odpovědět, takže námitku, že byl jezdec fatálně bezdůvodně poškozen, považuje senát NOS za bezpředmětnou.

9. Senát se s důvody odvolatele neztotožnil. Rozhodnutí Sboru sportovních komisařů č. 39 zcela odpovídalo situaci, když nerespektování vlajkové signalizace jezdcem Jakubem Kadlčákem startovní číslo 153 správně vyhodnotil SSK jako porušení pravidel a propozic a potrestal jej vyloučením z 1. finálové jízdy.

Poučení o možnosti podat odvolání:

Rozhodnutí Národního odvolacího soudu Autoklubu ČR je konečné a není proti němu přípustný žádný opravný prostředek.

V Praze dne 30. prosince 2022



JUDr. Martin Maisner, PhD, MCI Arb
předseda Národního odvolacího soudu Autoklubu ČR