



NÁRODNÍ ODVOLACÍ SOUD AUTOKLUBU ČESKÉ REPUBLIKY

ROZHODNUTÍ

Čj. NOS 5/22

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 **Mgr. Lukáš Trojan**, člen senátu NOS, projednal odvolání Ivana Houzáka za soutěžícího H-KART CLUB (jezdec Matěj Kácovský) proti rozhodnutí Sboru Sportovních Komisařů č. 41 vydané dne 21.8.2022 v 8:35 jímž byl jezdec Matěj Kácovský, startovní č. 62 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 7.12.2022 rozhodl takto právem:

- I. **Odvolání se nevyhovuje; rozhodnutí Sboru Sportovních Komisařů, kterým byl uložen jezdcí Matěji Kácovskému startovní č. 62 ve třídě KZ2 trest vyloučení z finálové jízdy, 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 Matěji Kácovskému (startovní č. 62 ve třídě KZ2) byl rozhodnutím Sboru sportovních komisařů č. 12 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 9:19 seznámen, ale odmítl písemně toto seznámení potvrdit

svým podpisem, což bylo úředně zaznamenáno na originálu zmíněného Rozhodnutí Sboru sportovních komisařů č.41.

2. Odvolatel dne 21.8.2022 v 9:42 písemně oznámil svůj úmysl podat odvolání proti Rozhodnutí SSK č. 41 (rukopisné podání „Oznámení o úmyslu se odvolat“) Přijetí oznámení potvrdil písemně HSK Jiří Mičánek dne 21.8.2022, v 9:49, 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 odvolání Ivana Houzáka za soutěžícího H-KART CLUB (jezdec Matěj Kácovský) proti rozhodnutí Sboru Sportovních Komisařů č. 41 ve složení JUDr. Martin Maisner, PhD., MCI Arb., jako předseda NOS, JUDr. Martin Svatoš, PhD jako člen senátu NOS a Mgr. Lukáš Trojan jako člen senátu NOS.
4. V písemném podání odvolatel požadoval zrušení 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 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 vyvěšena 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 7.12.2022 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 s ohledem na klimatické podmínky byl celý závod trochu zmatečný, že podle jeho názoru byly podmínky spíš hraniční, ale že to není jeho zodpovědnost, ale zodpovědnost ředitele závodu.

6. Svědek Karel Nevečeřal k průběhu finálové jízdy uvedl, že byla ohlášená nehoda a na základě toho byly vyvěšeny žluté a zelené vlajky. Jelikož měl ředitel nehodu v dosahu z věže, tak se běžel podívat, zda se jedná o nehodu vážnou, jestli dojedeme závod ve fázi slow fáze nebo dojde k zastavení závodu. Jelikož z dálky viděl, že jezdec Javůrek má těžký pád, tak vydal vedoucímu trati pokyn k zastavení závodu. Na základě toho byly centrálně vyvěšeny červené vlajky na základě červených světel, které blikají centrálně 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 začaly 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 čarou, 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 nejpřesnějšímu 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 jezdci 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. A konečně k poslední námitce je třeba konstatovat, že odvolatel nijak nedoložil, jak byl jezdec Matěj Kácovský poškozen, natož fatálně.

9. Senát se s názorem odvolatele neztotožnil. Rozhodnutí Sboru sportovních komisařů č. 41 tedy zcela odpovídalo situaci, když nerespektování vlajkové signalizace jezdce Matějem Kácovským startovní číslo 62 vyhodnotil 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