

V Praze dne 13. listopadu 2019

Okresní soud Ústí nad Orlicí

Datovou zprávou

Věc: Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb.

Vážení,

dovoluji si tímto ve smyslu § 13 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon**“), požádat o poskytnutí:

- **rozsudku Okresního soudu Ústí nad Orlicí ze dne 24. 5. 2018, sp. zn. 3 T 52/2018;**
- **rozsudku Okresního soudu Ústí nad Orlicí ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. 18 T 70/2017;** a
- **trestního příkazu Okresního soudu Ústí nad Orlicí ze dne 20. 11. 2017, sp. zn. 18 T 225/2017.**

Současně sděluji, že souhlasím se zasláním výše požadovaných informací v anonymizované podobě.

Ve smyslu § 17 odst. 3 Zákona předem žádám o sdělení případné předpokládané výše úhrady nákladů, budou-li za poskytnutí výše uvedené informace soudem požadovány.

Informace žádám poskytnout v elektronické formě a zaslat elektronicky do datové schránky ID DS:

xxxxx.

Za kladné vyřízení žádosti předem děkuji.

S úctou,

Mgrxxxxxxx



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Ústí nad Orlicí rozhodl samosoudcem Mgr. Jiřím Procházkou v hlavním líčení konaném dne 24.5.2018 v Ústí nad Orlicí

takto:

Obžalovaný

J M, narozený [REDACTED] ve Svitavách, bytem [REDACTED],
okres Hradec Králové,

je vinen, že

dne 30. 1. 2017 v 13.30 hodin na silnici č. III/36818 mezi obcemi Luková a Žichlínek, okr. Ústí nad Orlicí, jako řidič nákladního automobilu zn. Iveco Eurocargo, RZ [REDACTED] v rozporu s ustanoveními § 20, § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů začal vjíždět na železniční přejezd č. P6519 celostátní dvoukolejné železniční dráhy - trať 309A s přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3ZBI do mírného stoupání v době, kdy v protisměru již na přejezd vjelo jiné vozidlo přesto, že konstrukce přejezdu, zejména jeho zúžení ve směru jízdy obžalovaného vylučovala bezpečný průjezd, při míjení se s ním vjel pravým předním kolem mimo přejezdovou komunikaci, kde kolo vozidla uvázlo mezi krajním pryžovým dílem a kolejnicí v prostoru průjezdného průřezu 1. traťové koleje, přičemž při pokusu o vyproštění nákladního vozidla docházelo k prokluzu zadní hnané nápravy na vrstvě zledovatělého sněhu a nepodařilo se jej odtlačit mimo přejezd, kdy poté, co se spustila světelná a zvuková výstraha, opustil prostor přejezdu a snažil se máváním zastavit vlak přijíždějící ve směru od České Třebové, což se nepodařilo a došlo k nárazu vlaku Ex 1007 složeného z hnacího drážního vozidla a šesti osobních vozů dopravce RegioJet obsazeného cca 123 osobami do přední části levého boku kabiny, čímž způsobil poškozením hnacího drážního vozidla a dvou osobních vozů škodu ve výši 3.471.092 Kč společnosti RegioJet a.s. se sídlem Brno, náměstí Svobody 86/17, poškozením

Shodu s prvopisem potvrzuje Michaela Beierová

zabezpečovacího zařízení škodu ve výši 525.844 Kč Správě železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem Dlážděná 1003, Praha 1, Nové Město, nutností přesčasových výkonů škodu ve výši 9.758 Kč společnosti České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, poškozením nákladního automobilu zn. Iveco Eurocargo, RZ [REDACTED] škodu v odhadované výši 250.000 Kč [REDACTED], IČO: 61872741, se sídlem [REDACTED], dále došlo k lehkému zranění cestujícího ve vlaku [REDACTED], nar. [REDACTED], bytem [REDACTED], který utrpěl podráždění pravého oka bez nutnosti dalšího léčení,

tedy

z nedbalosti způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že se dopustil jiného nebezpečného jednání, spáchal takový čin proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona a způsobil takovým činem značnou škodu.

Tím spáchal

přechin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), c) tr. zákoníku.

A odsuzuje se

podle § 273 odst. 2 trestního zákoníku **k trestu odnětí svobody v trvání 2 (dvou) roků.**

Podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku se výkon trestu podmíněně odkládá a podle § 82 odst. 1 trestního zákoníku se stanoví **zkušební doba v trvání 3 (tří) roků.**

Za použití § 73 odst. 1 trestního zákoníku se ukládá trest zákazu činnosti spočívající **v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 3 (tří) roků.**

Podle § 229 odst. 1 trestního řádu se poškozený [REDACTED], IČO: 61872741, se sídlem [REDACTED] odkazuje se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Odůvodnění:

1. Dokazováním provedeným v hlavním líčení bylo prokázáno, že obžalovaný jako zaměstnanec firmy [REDACTED], IČO 61872741 se sídlem [REDACTED], řídil dne 30.1.2017 nákladní automobil zn. Iveco Eurocargo, RZ [REDACTED] z Hradce Králové na Lanškroun, za pomoci spolujedoucích [REDACTED] prováděl rozvoz zboží. Kolem 13.30 hod. na silnici č. III/36818 ve směru od obce Luková na Žichlínek, obžalovaný přijížděl k železničnímu přejezdu č. P6519 celostátní dvoukolejně železniční dráhy – trať 309A s přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3ZBI v době, kdy bylo v činnosti světelné výstražné zařízení a byly spuštěny závory z důvodu průjezdu nákladního vlaku. V tu dobu před přejezdem v opačném směru stálo 12 tunové nákladní vozidlo zn. MANN, které řídil svědek [REDACTED]. Po průjezdu vlaku v době, kdy se závory začaly zvedat, obžalovaný s vozidlem na krátkou chvíli zastavil a začal se rozjíždět a to v době, kdy se v protisměru rozjel na přejezd svědek [REDACTED] s nákladním vozidlem. Obžalovaný přesto, že svědek [REDACTED] na přejezd najel dříve, s vozidlem nezastavil v situaci, kdy viděl, že na přejezdu není dostatečný prostor pro bezpečné minuty dvou nákladních automobilů, neboť přejezd byl v jeho směru zúžen a vozidla jedoucí ve směru obžalovaného musí při průjezdu vybočit do protisměrného jízdního pruhu. Obžalovaný pouze zpomalil rychlost jízdy a při míjení zapadl pravým předním kolem mezi krajní pryžový díl a kolejnici v prostoru průjezdného průřezu první traťové koleje. Následně se obžalovaný společně se svědkem [REDACTED] a svědkem [REDACTED], který s červeným dodávkovým vozidlem zastavil

za vozidlem obžalovaného, pokoušeli vozidlo vyprostit, to se jim však v důsledku namrzlého povrchu nepodařilo. Svědek [REDACTED] poté zatelefonoval na linku 158, kde událost oznámil, následně bylo spuštěno výstražné světelné a zvukové znamení a závory oznamující příjezd vlaku Ex 1007 společnosti RegioJet a.s. ve kterém se nacházelo asi 123 cestujících. Obžalovaný se svědkem [REDACTED] se snažili máváním vlak zastavit, to se však nepodařilo, strojvedoucí [REDACTED] stačil použít rychlobrzdu, uskočit do strojovny lokomotivy, poté došlo v rychlosti okolo 140 km/hod. ke srážce hnacího drážního vozidla s kabinou nákladního automobilu, která vozidlo odmrstila vpravo ve směru jízdy vlaku, přitom došlo k poškození jak hnacího vozidla, tak dvou osobních vozů ve výši 3 471 092 Kč, dále k poškození zabezpečovacího zařízení ve výši 525 844 Kč. V souvislosti s vykonanými pracemi při odklizení následků vznikla společnosti České dráhy škoda ve výši 9 758 Kč, na vozidle zn. Iveco Eurocargo, řízeného obžalovaným, vznikla škoda v odhadované výši 250 000 Kč. V osobním vlaku došlo k lehkému zranění poškozeného [REDACTED], který utrpěl podráždění pravého oka, které po primárním ošetření nevyžadovalo nutnost dalšího léčení.

2. Obžalovaný v přípravném řízení odmítl ve věci vypovídat, u hlavního líčení popřel spáchání trestného činu, nebyl si vědom porušení jakékoliv své povinnosti, uvedl, že následků lituje, nedošlo by k nim, pokud by se protijedoucí řidič nákladního vozidla choval ohleduplněji, ten stál v protisměru před závorami na vypluhovaném prostoru a pokud by dal obžalovanému přednost, mohla se auta bezpečně minout za přejezdem ve směru jízdy obžalovaného. Poté, co se zvedly závory po průjezdu nákladního vlaku, řidič protijedoucího vozidla na obžalovaného bliknul, naznačil mu tak, že mu dává přednost, proto se obžalovaný rozjel. Ve stejnou chvíli se však rozjel i řidič protijedoucího vozidla. V okamžiku, kdy to obžalovaný spatřil, s vozidlem zastavil. Při míjení nákladních automobilů došlo ke vzájemnému kontaktu někde v prostoru zadní nákladové části vozidla obžalovaného, v důsledku toho se vozidlo obžalovaného pohnulo vpravo o 15 – 20 cm, přesto se podle názoru obžalovaného, vozidlo nedostalo mimo vozovku, nezapadlo, avšak nemohl jet ani tam ani zpátky v důsledku kluzké vozovky, následně se obžalovaný se [REDACTED] a dalším řidičem pokoušeli vozidlo vyprostit, rozhoupávali ho, avšak držela jej závora. Obžalovaný připustil, že si byl vědom toho, že se dvě nákladní vozidla na přejezd nevejdou, avšak, kdyby zůstal stát před závorami, protijedoucí vozidlo by stěží kolem něj projelo, pokud vůbec.
3. V daném případě lze považovat za nespornou skutečnost, že 31.1.2017 kolem 13.30 hod. došlo na přejezdu mezi obcemi Luková a Žichlínek ke střetu osobního vlaku RegioJet s nákladním automobilem Iveco Eurocargo, který řídil obžalovaný J [REDACTED] M [REDACTED]. V podrobnostech jsou okolnosti místa, času, zaznamenány v protokolu o nehodě v silničním provozu, jeho součástí je popis ohledání místa nehody, identifikace jejich účastníků, vozidel, mezi nimiž došlo ke střetu, jejich konečná poloha a poškození. Pokud jde o samotný nehodový děj, ten je zaznamenán na audiovizuálním záznamu kamer umístěných v bezprostřední blízkosti přejezdu. Každá ze dvou kamer snímá zabezpečovací zařízení přejezdu. Dopravní nehodu dále popisují jednak obžalovaný M [REDACTED], dále pak svědci [REDACTED], [REDACTED] a [REDACTED]. [REDACTED] je spolujezdec obžalovaného, [REDACTED] je řidič protijedoucího nákladního automobilu zn. MANN, [REDACTED] je řidič dodávkového vozidla, které přijelo k přejezdu za vozidlem obžalovaného. Z kamerového záznamu je zřejmé, že obžalovaný s vozidlem dojíždí ke spuštěným závorám přejezdu č. P6519 ve směru od obce Luková na Žichlínek, velmi krátce s vozidlem zastavuje v době, kdy se závory zvedají, poté se rozjíždí směrem k samotnému přejezdu v době, kdy z opačného směru na přejezd najíždí nákladní vozidlo zn. MANN, řízené svědkem [REDACTED]. Na to obžalovaný reaguje snížením rychlosti jízdy, nikoliv zastavením. Při míjení vozidel obžalovaný sjel pravým kolem mimo přejezdovou komunikaci, kde uvázl mezi krajním pryžovým dílem a kolejnicí v prostoru průjezdového průřezu první traťové koleje. Z kamerového záznamu není patrné, že by při míjení vozidel došlo k jejich vzájemnému kontaktu a v důsledku toho k odhození vozidla obžalovaného vpravo, jak uvádí obžalovaný o cca 15 – 20 cm a svědek [REDACTED] téměř o metr. Naopak na záznamu je vidět, kterak vozidlo obžalovaného pomalou

jízdu se posunuje vpřed až do okamžiku, kdy sjel z komunikace. Kontakt obou vozidel popírá svědek [REDACTED] i svědek [REDACTED], který zastavil za obžalovaným v době, kdy docházelo k míjení obou nákladních vozidel. Výpověď obžalovaného a svědka [REDACTED] o vzájemném kontaktu a odhození je nevěrohodná i vzhledem k obsahu výpovědi obžalovaného, který popsal, že ke kontaktu došlo mezi zadní částí nákladového prostoru vozidla obžalovaného a zadní částí vozidla MANN, resp. zadním sklopným čelem tohoto vozidla. Přitom z kamerového záznamu je zřejmé, že ke sjetí mimo vozovku došlo v době, když se na úrovni zadní části vozidla obžalovaného nacházela kabina protijedoucího vozidla zn. MANN. Kamerový záznam jednoznačně vyvrací tvrzení obžalovaného, že zastavil v okamžiku, kdy viděl, že se z protisměru rozjelo na přejezd protijedoucí vozidlo řízené svědkem [REDACTED]. Z kamerového záznamu je dále zřejmé, že svědek [REDACTED] s dodávkovým vozidlem nejel těsně při pravém okraji vozovky. V době, kdy vozidlo MANN najelo na přejezd teprve zajel přední částí těsně k pravému okraji komunikace a levá zadní část zasahovala do protisměrného jízdního pruhu. Z tohoto důvodu došlo při míjení dodávkového vozidla a vozidla MANN řízeného svědkem [REDACTED] k vjetí nákladního vozidla na pravou krajnici do závěje. Bez toho, aby došlo ke kontaktu těchto vozidel, vozidlo MANN pokračovalo dále. Na kamerovém záznamu je pak zaznamenáno jednání obžalovaného, svědka [REDACTED] a svědka [REDACTED] při snaze vyprostit vozidlo z kolejí tzv. rozhoupáním vozidla. V tomto výpovědi obžalovaného a svědků korespondují s tímto záznamem, je na něm patrné, že svědek [REDACTED] telefonuje, jak sám uvedl na linku 158. Ve 13.32.56 hod. dopadá závora na nákladní vozidlo, následně svědek [REDACTED] běžel po kolejích směrem na Krasíkov a řidič nákladního vozu mává krouživými pohyby ve snaze signalizovat problém strojvedoucímu vlaku RegioJet. Ve 13.33 hod. dochází ke střetu osobního vlaku a vozidla Iveco. Z výpovědi svědka [REDACTED], strojvedoucího vlaku RegioJet bylo zjištěno, že ten stačil pouze uvést do činnosti rychlobrzdu při rychlosti asi 140 km/hod. a uskočit do strojovny a to aniž by si všiml mávajících osoby. Ve věci podávala vysvětlení [REDACTED], stevardka vlaku RegioJet, která uvedla, že ve vlaku cestovalo 247 pasažérů plus posádka. K tomu společnost RegioJet a.s. předložila seznam všech jízenek prodaných do uvedeného spoje, tedy včetně těch cestujících, kteří vystoupili ve stanicích před místem dopravní nehody. Z uvedeného seznamu lze dovodit, že vlak byl obsazen asi 123 osobami v době střetu. Svědkyně [REDACTED] zjistila, že ve vlaku byl zraněn [REDACTED]. Z jeho výpovědi bylo zjištěno, že v okamžiku střetu se v jeho vagónu vysypala okna a jemu střep vletěl do pravého oka. Na místě byl ošetřen, střep mu byl z oka vyjmut, následně si nechal v Ostravě oko vyšetřit u očního lékaře s tím, že nedošlo k vážnému poranění oka, je podrážděné a poškozený dále žádné léčení nepodstoupil. Výpověď svědka je doložená lékařskými zprávami o jeho zranění. Ve věci byl dále vytěžen [REDACTED], řidič vozidla Škoda Octavia combi, RZ [REDACTED], který na místo přijel až po dopravní nehodě a k jejímu průběhu se nedokázal nijak vyjádřit. Výše škody na hnacím vozidle a vagónech vlaku Ex 1007 společnosti RegioJet a.s. byla zjištěna z dokladů o opravě předložených uvedenou společností. Výše škody na zabezpečovacím zařízení byla doložena doklady poškozené SŽDC, státní organizace, náklady na vícepráce vyčíslila společnost České dráhy, a.s., výše škody na vozidle Iveco Eurocargo RZ [REDACTED] odhadl [REDACTED] na částku 250 000 Kč. Tato nebyla žádnými dalšími doklady objektivizována.

4. Vlastní šetření dopravní nehody jako mimořádné události provedly Správa železniční dopravní cesty s.o. a drážní inspekce, oba subjekty ve svých zprávách vyhodnotily příčiny vzniku uvedené události. Podle závěrů drážní inspekce bezprostřední příčinou mimořádné události bylo uvážnutí nákladního automobilu zn. Iveco Eurocargo RZ [REDACTED] v průjezdném průjezdu první traťové koleje na železničním přejezdu P6519 v době jízdy vlaku Ex 1007. Za přispívající faktory drážní inspekci považuje návátou a namrzlou sněhovou pokrývku a led na pozemní komunikaci v prostoru před přejezdem a stavebně technický stav přejezdu P 6519, který nesplňuje požadavek na volnou šířku průjezdu podle § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a svým provedením ohrožuje bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích. Podle uvedeného ustanovení § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. musí být na přejezdu zachována volná šířka alespoň 5 metrů.

Dopravní inspekce si nechala zpracovat od Vysokého učení technického Brno výzkumnou zprávu k odbornému zaměření a posouzení železničního přejezdu P 6519. Přitom bylo zjištěno několik nedostatků, kromě jiného, že přejezd v nejužším místě je široký pouze 4,79 metrů, tedy v rozporu s ustanovením § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. Tato šířka byla naměřena v místě, kde dochází ke zúžení přejezdu v jízdním pruhu obžalovaného, které je dobře patrné i na fotodokumentaci. Aby řidič ve směru jízdy obžalovaného mohl tímto místem projet, musí vybočit do protisměrného jízdního pruhu, zatímco řidič vozidla jedoucího ve směru na Lukovou tak činit nemusí, pokud se bude držet vpravo okraje vozovky. Příjezdové komunikace k železničnímu přejezdu nespĺňují normu ČSN 736380, podle které volná šířka pozemní komunikace má být stejná po obou stranách dráhy do vzdálenosti alespoň 30 metrů od krajních kolejí. Podle geodetického zaměření VÚT Brno se šířka pozemní komunikace ve vzdálenosti 30 metrů od přejezdu pohybují od 4,78 do 6 metrů. Ze zaměření je zřejmé, že šířka příjezdové komunikace ve směru od obce Luková je větší než ve směru od obce Žichlínek. Ve směru, ze kterého přijížděl řidič ██████ činí šířka komunikace na vzdálenost 30 metrů od přejezdu mezi 4,78 a 5,01 metrů, šířka komunikace ve směru, ze kterého přijížděl obžalovaný, činila v uvedené vzdálenosti 5,30 – 5,92 metrů. Tato rozměření činí sporným představu obžalovaného, že svědek ██████ měl lepší možnost předejít následku, pokud by dal obžalovanému přednost.

5. Správa železniční a dopravní cesty s.o. dospěla k závěru, že příčinou vzniku nehody bylo neupřednostnění drážní dopravy na železničním přejezdu ev. č. P 6519, odpovědnost za vznik mimořádné události má řidič nákladního automobilu ██████, který neupřednostnil drážní dopravu na železničním přejezdu porušením ustanovení § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění.
6. Po provedeném dokazování soud musel izolovat trestně právní příčinu vzniku následku, kterým bylo obecné nebezpečí většího počtu osob cestujících v osobním vlaku společnosti RegioJet a.s. Ex 1007 (123 cestujících). Povinnosti řidiče jsou upraveny v zákoně o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění. V daném případě došlo ke kolizi železniční a silniční dopravy v místě, kde se kříží pozemní komunikace a drážní cesta (koleje), tedy na kolejovém přejezdu. Počínání řidiče při jízdě přes železniční přejezd upravují ustanovení § 28 a 29 citovaného zákona.

§ 28

(1) Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášt' opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

(2) Vozidla se před železničním přejezdem řadí za sebou v pořadí, ve kterém přijela. Nejde-li o souběžnou jízdu nebo o jízdu podle [§ 12 odst.2](#), smějí vozidla přejíždět přes železniční přejezd jen v jednom jízdním proudu.

(3) Ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h⁻¹. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹. Při přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění.

(4) Dojde-li k zastavení vozidla na železničním přejezdu, musí jeho řidič odstranit vozidlo mimo železniční trať,¹⁷⁾ a nemůže-li tak učinit, musí neprodleně učinit vše, aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni.

(5) Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka "Stůj, dej přednost v jízdě!", musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.

§ 29

(1) Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd,

a) je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,

b) je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení,

c) sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory,

d) je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,

e) dává-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem,

f) nedovoluje-li situace za železničním přejezdem jeho bezpečné přjetí a pokračování v jízdě.

(2) V případech uvedených v odstavci 1 písm. a), b) a c) smí řidič vjíždět na železniční přejezd pouze tehdy, jestliže před železničním přejezdem dostal od pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy¹¹⁾ k jízdě přes železniční přejezd ústní souhlas. V tomto případě je řidič povinen řídit se při jízdě přes železniční přejezd pokyny pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy. Pověřený zaměstnanec provozovatele dráhy je povinen se na požádání řidiče prokázat platným pověřením provozovatele dráhy.

7. Obžalovaný připustil, že si byl vědom toho, že protijedoucí nákladní vozidla se na uvedeném přejezdu nemohou bezpečně minout. Tato skutečnost je zřejmá z porovnání šířky obou vozidel, která v součtu zjevně přesahuje volnou šířku přejezdu zaměřenou vysokým učením technickým. Vozidlo Iveco je dle obsahu zprávy drážní inspekce široké 255 cm, vozidlo zn. MANN řízeného [REDAKCE] je vozidlem ještě rozměrnějším a těžším. Z pořízené fotodokumentace lze dovodit, že zejména pro řidiče nákladních vozidel je rozpoznatelné zúžení přejezdu ve směru jízdy obžalovaného, v důsledku čehož při přejíždění musí vybočit do protisměrného jízdního pruhu. V daném případě došlo k míjení, resp. vyhýbání, řidičů protijedoucích vozidel, které je upraveno v ustanovení § 20 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Podle tohoto ustanovení řidiči protijedoucích vozidel se vyhýbají vpravo, včas a v dostatečné míře, nemohou-li se vyhnout, musí dát přednost v jízdě ten, na jehož straně je překážka nebo zúžená vozovka. Musí-li jeden z nich couvat, učiní tak ten, pro něhož je to snazší nebo méně nebezpečné, není-li možno se vyhnout protijedoucí tramvaji vpravo, vyhýbá se jí vlevo.
8. V daném případě nebylo možné, aby se obžalovaný a svědek [REDAKCE] s nákladními vozidly na železničním přejezdu bezpečně minuli, v takovém případě je povinen dát druhému přednost ten, na jehož straně je překážka nebo zúžená vozovka a takovým řidičem byl právě obžalovaný, který tak zejména dle kamerového záznamu zjevně neučinil, pokračoval v jízdě i poté, co protijedoucí vozidlo vjelo na přejezd a s vozidlem se byť minimální rychlostí pohyboval až do okamžiku uvíznutí v kolejišti, přitom k odvrácení této okolnosti a tím i celé dopravní nehody postačovalo, aby obžalovaný bezprostředně před nájezdem na přejezd zastavil. Obžalovaný tedy porušil

ustanovení § 20 zákona o provozu na pozemních komunikacích, navíc v situaci, kdy přejížděl přes železniční přejezd a měl si ve smyslu § 28 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. V porušení těchto dvou, naprosto základních povinností soud spatřuje trestně právní příčinu vzniku následku, tedy způsobení obecného nebezpečí. V této souvislosti u obžalovaného překvapuje, že nebyl schopen při hlavním líčení se vyjádřit k tomu, který z řidičů má přednost, vyhýbají-li se dvě protijedoucí vozidla, přitom se obžalovaný živil jako profesionální řidič. Obdobně pak svědek [REDAKCE] si sice byl vědom, že přednost musí dát ten řidič, na jehož straně je překážka, avšak v daném případě se domníval, že na přejezd může vjet první ten z řidičů, který k němu přijel dříve.

9. Obžalovaný u hlavního líčení nově tvrdil, že svědek [REDAKCE] jej, poté, co se zvedly závory, problíknul, což pochopil tak, že mu dává přednost. K tomu je třeba uvést, že šlo o novou skutečnost, kterou obžalovaný do té doby nikde neprezentoval a to ani při podání vysvětlení před drážní inspekcí. Tuto okolnost u hlavního líčení potvrzoval svědek [REDAKCE], nedokázal však věrohodně vysvětlit, proč se o tomto nezminil již v přípravném řízení, když podával ve věci vysvětlení. Problíknutí jednoznačně popřel svědek [REDAKCE], nicméně ani pokud by se ukázala tato skutečnost pravdivou, nezbavovala by obžalovaného povinnosti dodržet své povinnosti ve smyslu § 20 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Obžalovaný tím, že vjel s nákladním vozidlem na přejezd, který nemohl bezpečně přejet, aniž dal přednost protijedoucímu vozidlu, vydal cestující osobního vlaku společnosti RegioJet a.s. v nebezpečí smrti a těžké újmy na zdraví a zároveň majetek přepravce a provozovatele dráhy v nebezpečí škody velkého rozsahu a to v důsledku porušení důležitých povinností uložených mu ustanovením § 28 odst. 1 a § 20 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Zároveň způsobil škodu, která násobně přesahuje hranici škody značné ve smyslu § 138 odst. 1 trestního zákoníku. Obžalovaný jednal v nedbalosti vědomé ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, věděl, že může v důsledku svého nebezpečného jednání v kolejišti uváznout a že může dojít ke střetu s vozidly drážní dopravy i s osobními vlaky přepravujícími větší množství cestujících a že může tyto osoby ohrozit v případě kolize svého vozidla s vlakem, avšak v daném případě bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k takovému následku nedojde. Dopustil se tak přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), c) tr. zákoníku.
10. Je třeba připustit, že obžalovaný se činu dopustil v situaci, kdy šířka přejezdu nesplňuje zákonné parametry, zároveň na zúžení vozovky nebylo upozorněno žádnou dopravní značkou, komunikace před a za přejezdem byla zledovatělá, nedostatečně ošetřená posypovým materiálem, jak je zřejmé z fotodokumentace. Tato okolnost měla vliv spíše na obtížnost vyproštění zapadlého automobilu. Šířka přejezdové komunikace rovněž nesplňuje parametry ČSN, avšak tyto skutečnosti nemají vliv na podstatu trestní odpovědnosti obžalovaného, který porušil důležité povinnosti uložené mu zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Byť byly příjezdové komunikace nedostatečně ošetřeny, samotný přejezd byl vyčištěn a obžalovaný měl přehled o jeho konstrukci. V situaci, kdy povětrnostní podmínky byly ztížené, měl tomu přizpůsobit způsob jízdy přes přejezd. Obžalovaný si musel být vědom toho, že riziko škod při střetu s drážní dopravou je enormní.
11. Při úvaze o druhu a výměře trestu soud postupoval podle § 38 a násl. trestního zákoníku, přihlížel k dosavadnímu životu obžalovaného, k jeho osobním poměrům, možnostem jeho nápravy, k povaze a závažnosti spáchaného činu a ke všem polehčujícím a přitěžujícím okolnostem ve smyslu § 41 a § 42 trestního zákoníku.
12. Povaha a závažnost činu je určována zejména významem zájmu, který byl činem dotčen, tedy zájmu na ochraně života, zdraví a ochraně cizího majetku, dále formou zavinění, jak byla zhodnocena shora. Obžalovaný svým jednáním ohrožoval větší počet lidí, cestujících v osobním vlaku, způsobil škodu, která přesahuje 4 000 000 Kč, porušil dvě základní povinnosti řidiče. Při

přejezdu železničního přejezdu si počínal riskantně, pokračoval v jízdě přesto, že si byl vědom toho, že se na přejezdu nemůže s protijedoucím nákladním vozidlem bezpečně minout a že hrozí uvíznutí v kolejišti. Na druhé straně nelze pominout, že k uvedené události došlo za zhoršených povětrnostních podmínek na nedostatečně ošetřeném povrchu komunikace a na přejezdu, který svou šířkou nespĺňuje zákonné parametry.

13. K osobě obžalovaného bylo zjištěno, že je bez zaměstnání, trpí nepříznivým zdravotním stavem v důsledku pracovního úrazu. V souvislosti s uvedenou událostí se psychiatricky léčí, k tomu jsou ve spise založeny zprávy. Obžalovaný se podle další lékařské zprávy stará o svoji manželku, která trpí panickou poruchou, doprovází ji k lékařům a podporuje ji po psychické i fyzické stránce. Předchozí zaměstnavatel Radek Čermák policii vydal průměrné hodnocení obžalovaného jako zaměstnance. V hlavním líčení obžalovaný předložil revidovanou zprávu, podle které si u tohoto zaměstnavatele povinnosti vždy plnil spolehlivě, staral se o vozidlo, nebyl problém s docházkou ani s alkoholem, občas se vyskytly lehké nehody se skladníky, avšak celkový dojem byl dobrý. Zaměstnavatel MITRANS – HK s.r.o. obžalovaného hodnotil jako řádného pracovníka s drobnou výtkou týkající se komunikace s dispečerem. Obžalovaný se nedopustil civilního přestupku, v evidenční kartě řidiče má celkem 6 záznamů od r. 2001 do r. 2016. V opisu rejstříku trestů má obžalovaný celkem 4 záznamy, tři před r. 1990, naposledy byl odsouzen ve věci Okresního soudu v Hradci Králové, sp. zn. 5 T 51/2012 v r. 2012 pro zločin týrání osoby žijící ve společném obydlí podle § 199 odst. 1, 2 písm. b), d) trestního zákoníku, přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 2 trestního zákoníku a porušování domovní svobody podle § 178 odst. 1 trestního zákoníku, za což mu byl uložen trest odnětí svobody v trvání 3 (tři) roků s odkladem na zkušební dobu do 26.6.2017 a ambulantní protialkoholní léčení. Obžalovaný se ve zkušební době podmíněného odsouzení osvědčil a ambulantní protialkoholní léčení vykonal 21.1.2014, hledí se na něho, jako by nebyl odsouzen.
14. Na straně obžalovaného soud neshledává žádnou polehčující okolnost, nebyl u něho při hlavním líčení zjištěn náhled na trestnou činnost, nesvědčí mu ani okolnost vedení řádného života. S ohledem na obsah evidenční karty řidiče jej nelze považovat ani za řádného řidiče. Předchozí odsouzení nelze vzhledem k zahlázení považovat za okolnost přitěžující, nicméně nelze odhlédnout od toho, že obžalovaný se uvedeného jednání dopustil ve zkušební době podmíněného odsouzení za závažnou trestnou činnost. Tato skutečnost vedla nutně soud k úvaze, zda je možné v daném případě vystačit s výchovným trestem nespojeným s přímým odnětím svobody. Soud akcentoval, že v daném případě jde o nedbalostní trestnou činnost, k níž přispěly i okolnosti nezávislé na vůli obžalovaného a to konstrukčně vadný přejezd, nedostatečně ošetřené příjezdové komunikace, povětrnostní situace, nedostatečné označení nebezpečnosti uvedeného úseku dopravní značkou upozorňující na zúžení komunikace a dospěl k závěru, že uložení nepodmíněného trestu by v případě obžalovaného bylo trestem nepřiměřeně přísným a uložil trest odnětí svobody hluboko v první polovině zákonem stanovené trestní sazby, konkrétně v trvání 2 (dvou) roků. Výkon trestu soud podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání 3 (tři) roků.
15. Jak bylo uvedeno výše, obžalovaný riskantním způsobem průjezdu přes přejezd ohrozil cestující osobního vlaku expresu RegioJet a.s., ve kterém cestovalo více než 100 lidí. Způsobil výraznou škodu na cizím majetku, přitom újma zejména na zdraví a životech cestujících mohla být vyšší, pokud by vagóny vlaku byly řazeny v opačném gardu a střetem by byla zasažena kupé a nikoli chodbička. Koneckonců i vzhledem i k neukázněnosti obžalovaného jako řidiče motorových vozidel nelze neuložit trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Ten byl uložen na dobu 3 (tři) roků. Jde o trest rovněž hluboko v první polovině zákonem stanovené sazby § 73 odst. 1 trestního zákoníku a soud zde částečně přihlédl i k osobním poměrům obžalovaného, který má nepříznivý zdravotní stav, navíc se stará o svoji manželku. Individuální i generální prevence vyžaduje, aby obžalovanému na uvedenou dobu bylo znemožněno řídit motorová vozidla.

16. K trestnímu stíhání se s nárokem na náhradu škody připojil [REDACTED] s částkou 250 000 Kč, což je odhadovaná škoda na vozidle. Je zřejmé, že obžalovaný jako zaměstnanec způsobil poškozenému škodu na majetku, zároveň však poškozený nepředložil jakékoliv doklady umožňující objektivizovat výši způsobené škody. Poškozený rovněž nesdělil, zda se na náhradě škody, a jakým způsobem, podílela pojišťovna, když obžalovaný měl sjednáno pojištění odpovědnosti za způsobenou škodu při výkonu zaměstnání. Za dané situace nelze o náhradě škody poškozenému [REDACTED] rozhodnout, proto jej soud odkázal na řízení ve věcech občanskoprávních.
17. Již před zahájením hlavního líčení soud usnesením ze dne 3.5.2018, č.j. 3 T 52/2018-358 rozhodl tak, že poškozené RegioJet a.s. nepřísluší právo uplatnit nárok na náhradu škody v trestním řízení a to proto, že obžalovaný se jednání dopustil a škodu způsobil jako zaměstnanec poškozeného [REDACTED] a odpovědným k náhradě škody ve smyslu § 2914 občanského zákoníku je zaměstnavatel [REDACTED] a nikoli přímo obžalovaný.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku je přípustné odvolání. Odvolání má odkladný účinek.

Případné odvolání musí být podáno zdejšímu soudu, a to do 8 dnů od doručení tohoto rozsudku. O podaném odvolání rozhoduje Krajský soud v Hradci Králové, pobočka v Pardubicích. Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoliv výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody.

Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícímu rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí.

Odvolání musí být ve lhůtě stanovené pro jeho podání také odůvodněno tak, aby bylo patrné, ve kterých výrocih je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i zčásti ve prospěch nebo v neprospěch obviněného.

Ústí nad Orlicí 24.5.2018

Mgr. Jiří Procházka v.r.
samosoudce

OKRESNÍ SOUD V ÚSTÍ NAD ORLICÍ

Husova 975, 562 17 Ústí nad Orlicí

tel.: 465 567 111, fax: 465 523 269, e-mail: podatelna@osoud.uno.justice.cz, IDDS: rjrabj7

NAŠE ZNAČKA: 51 Si 489/2019
VAŠE ZNAČKA:
VYŘIZUJE: Jan Gregar
DNE: 14. listopadu 2019

Vážený pane magistře,

na základě Vaší žádosti ze dne 13.11.2019 Vám v příloze zasílám požadované anonymizované rozsudky čj. 3 T 52/2018-374 ze dne 24.5.2018 a čj. 18 T 70/2017-116 ze dne 24.5.2017 a trestní příkaz čj. 18 T 225/2017-60 ze dne 20.11.2017.

S pozdravem

Bc. Jan Gregar v. r.
ředitel správy soudu

Přílohy: rozsudek 2x
trestní příkaz 1x



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Ústí nad Orlicí rozhodl samosoudcem JUDr. Miroslavem Trávníčkem v hlavním líčení konaném dne 24. května 2017 v Ústí nad Orlicí,

t a k t o :

obžalovaný

M Š,

narozený [REDACTED] v Poličce, okres Svitavy, trvale bytem [REDACTED],

j e v i n e n , ž e

dne 7. 1. 2017 v 11.47 hodin na železničním přejezdu č. P 5192 silnice č. III/3602 a železniční jednokolejně trati 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí v obci Letohrad, okres Ústí nad Orlicí, jako řidič nákladního vozidla zn. DAF, RZ [REDACTED] v rozporu s ustanoveními § 5 odst. 1 písm. b), § 28 odst. 1, 3 a § 29 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, přehlédl světelnou výstrahu dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a nevěnoval dostatečnou pozornost přerušovanému zvukovému signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení a přední částí vozidla vjel na přejezd v době, kdy z levé strany přijížděl osobní vlak Os 7170 obsazený 16 až 17 cestujícími a vlakovým personálem, který přední částí narazil do levé přední části kabiny vozidla, čímž poškozením drážního vozidla vznikla škoda ve výši přibližně 442.801 Kč ke škodě společnosti České dráhy, a.s., poškozením přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně souvisejících nákladů škoda ve výši 144.267,71 Kč ke škodě Správy železniční dopravní cesty, státní organizace,

t e d y

z nedbalosti způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti a těžké újmy na zdraví tím, že se dopustil jiného nebezpečného jednání, spáchal takový čin proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona a způsobil takovým činem značnou škodu.

T í m s p á c h a l

přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), c) tr. zákoníku.

a o d s u z u j e s e

podle § 273 odst. 2 trestního zákoníku **k trestu odnětí svobody v trvání osmnácti (18) měsíců.**

Podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku se výkon trestu podmíněně odkládá a podle § 82 odst. 1 trestního zákoníku se stanoví **zkušební doba v trvání dvou (2) roků.**

Za použití § 73 odst. 1 trestního zákoníku se obžalovanému ukládá trest zákazu činnosti spočívající **v zákazu řízení motorových vozidel na dobu tří (3) roků a šesti (6) měsíců.**

Podle § 228 odst. 1 trestního řádu je obžalovaný **povinen zaplatit** Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, IČO 709 94 234, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 na náhradě škody **částku 144.267,71 Kč.**

Podle § 229 odst. 1 trestního řádu **se** poškozená společnost České dráhy, a. s., IČO 709 94 226, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1 **odkazuje** se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

O d ů v o d n ě n í :

Dokazováním provedeným v hlavním líčení bylo prokázáno, že obžalovaný podniká jako fyzická osoba v oboru autodopravy a živí se přepravováním živých zvířat. Dne 7. 1. 2017 jel se svým nákladním vozidlem zn. DAF s návěsem z místa svého trvalého bydliště do Letohradu, přičemž přímo v obci Letohrad odbočil na vedlejší komunikaci č. III/3602, která je křížena jednokolejnou tratí 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí. Železniční přejezd je zabezpečen světelnou a akustickou výstrahou. Navzdory plné funkčnosti zabezpečovacího zařízení obžalovaný v čase 11:47 hodin přehlédl dvě blikající červená střídavě přerušovaná výstražná světla a přeslechl přerušovaný akustický signál a přední částí vozidla vjel na železniční přejezd v době, kdy z levé strany přijížděl osobní vlak Os 7170, v tu chvíli obsazený 16 až 17 cestujícími a vlakovým personálem, a přední částí narazil do levé přední části nákladního vozidla řízeného obžalovaným. Vlivem kolize došlo k poškození lokomotivy

vlak v majetku Českých drah, a. s., s odhadovanou škodou ve výši 442.801 Kč a poškození přejezdového zabezpečovacího zařízení, čímž včetně souvisejících nákladů vznikla dále škoda na majetku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a to ve výši 144.267,71 Kč.

Obžalovaný se ke svému jednání doznal a vyslovil nad ním lítost. Na svoji obhajobu uvedl, že místo nehody dobře zná, neboť tudy vícekrát projížděl a ví, že je označena dopravním značením upozorňujícím na vzdálenost k železničnímu přejezdu. V den události panovalo slunečné počasí, vozovka před železničním přejezdem byla pokryta vrstvou uježděného sněhu v kombinaci s tzv. sněhovou kaší. Náklad v danou chvíli žádný nevezl. Silnicí č. III/3602 se obžalovaný pohyboval rychlostí asi čtyřicet kilometrů za hodinu, ve vzdálenosti asi třicet až čtyřicet metrů před přejezdem pak rychlost snížil přibližně ke třiceti kilometrům, a to odstavením nohy z plynu. V místě křížení vozovky s tratí je vyvýšenina, je proto nezbytné snížit rychlost, aby vozidlo přejezd tzv. nepřeletělo. Ačkoliv je místo přehledné na obě strany, obžalovaný se nerozhlížel, ale sledoval prostor před sebou. Přitom mu do očí svítilo slunce a lesklo se mu přední sklo. Nevšiml si, že by zabezpečovací zařízení na přejezdu vydávalo světelný signál, a to ani červeným, ani bílým přerušovaným světlem. Rovněž neslyšel žádnou akustickou výstrahu, přestože ve vozidle obvykle kouří a má z tohoto důvodu mírně stažené boční okénko. Kabina je odhlučněná a jde z ní obecně hůře slyšet provoz venku. Z tohoto důvodu se spoléhal na to, že přejezd může bezpečně přejet. Na poslední chvíli si však všiml zleva přijíždějícího vlaku, na který už nestačil zareagovat. Příčinou této nehody byla jeho vlastní nepozornost a je si vědom toho, že v té chvíli neměl na přejezdu co dělat. Výstražné zařízení bylo patrně funkční, protože ho zaznamenal v činnosti po střetu. Z vozidla vystoupil nezraněn a zajímal se o zdravotní stav cestujících ve vlaku. Dostal zprávu, že všichni jsou v pořádku. Jeho řidičské zkušenosti jsou bohaté, ročně najezdí okolo 80.000 kilometrů. Ví, že byl již vícekrát potrestán za přestupky, ale byly to drobnější věci, v podstatě počet přestupků odpovídá tomu, že se po silnicích jako řidič profesionál pohybuje často. Při přepravě živých zvířat je třeba vozidlo řídit specifickým způsobem, neboť zvířata nejsou připoutána. Vyhýbá se proto prudkému brzdění, stane se, že bez zastavení projíždí i křižovatky.

Pokud jde o část obhajoby obžalovaného týkající se snižování rychlosti v místě asi 30 až 40 metrů před železničním přejezdem, ta je, podle názoru soudu, v první řadě vyvrácena záznamem z kamery umístěné na železničním přejezdu, z něž je patrné, že vozidlo obžalovaného přijíždí k přejezdu relativně vysokou rychlostí s ohledem na profil komunikace a její povrch v době nehody. Podstatné však je, že tato rychlost zůstává konstantní až do posledních okamžiků před vjezdem vozidla přední částí na železniční přejezd, kde je patrné výraznější snížení rychlosti. V tu chvíli však místem již projíždí (z pohledu kamery zprava) vlak, který sráží vozidlo, na chvíli zacloní celý výhled a pro projetí vlaku zůstává vozidlo na místě nehody, mírně odsunutě doleva.

Kamerovému záznamu odpovídá i vysvětlení [REDAKCE], strojvůdce lokomotivy, který teprve na poslední chvíli registroval nákladní vozidlo, jak přijíždí vysokou rychlostí. Vzhledem k tomu, že předtím ho vůbec neviděl, nehoukal, ani nesnižoval rychlost jízdy.

Rychlost vozidla obžalovaného byla zjišťovaná také z obsahu tachografu umístěného ve vozidle, z jehož vyhodnocení je patrné, že vozidlo se před nehodou pohybovalo rychlostí asi 45 km/h, přičemž tato rychlost se snížila až na 12 km/h. V tuto chvíli se pisátko chovalo nestandardně a záznam byl přerušen. Předtím však tachograf zaznamenal nestandardní chování pisátka i při rychlosti asi 20 km/h a lze proto předpokládat, že rychlost vozidla obžalovaného v době nehodového děje se pohybovala v rozmezí 20 až 12 km/h, neboť obojí nestandardní chování pisátka lze přisuzovat kontaktu vozidla s překážkou.

Správa železniční dopravní cesty, vlastník přejezdového zabezpečovacího zařízení, dále podnikla obsáhlé zjišťování příčin dopravní nehody na přejezdu, zejména s ohledem na funkčnost zařízení. Ze závěrů vyšetřování pak vyplývá, že přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor, ovládání je automatické. Výstraha byla na přejezdu spuštěna v čase 11:45:31, a to v podobě dvou červených světelných výstražníků. V čase 11:47:34 byl přibližovací úsek přejezdového zabezpečovacího zařízení obsazen vlakem Os 7170, o pět sekund později se pak čelo vlaku nacházelo deset metrů před středem železničního přejezdu. V čase 11:47:53 byla ukončena výstraha, avšak vzhledem k tomu, že vlak neopustil vzdalovací úsek, byla výstraha v čase 11:50:13 opět spuštěna. Způsobilstv zařízení je osvědčena až do 11. 2. 2020. Konečným zhodnocením všech okolností pak vyšetřování dospívá k závěru, že technický stav přejezdového zabezpečovacího zařízení nebyl příčinou vzniku dopravní nehody. Závěrům vyšetřování odpovídá rovněž pořízený kamerový záznam, z nějž je patrné, že v době bezprostředně před nehodou přejezdové zabezpečovací zařízení signalizuje výstrahu dvěma blikajícími červenými střídavě přerušovanými výstražnými světly.

Z hlediska určení počtu cestujících ve vlaku a následků nehody na jejich zdraví či majetku soud vycházel z podaných vysvětlení osob [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] a [REDACTED], z nichž má za prokázané, že ve vlaku se nacházelo maximálně do dvaceti lidí včetně vlakového personálu a náraz do vozidla obžalovaného ve vagonech vyvolal tlumený náraz, který si nevyžádal zranění žádné osoby.

Konkrétní okolnosti nehody včetně fotodokumentace jsou pak patrné z protokolu o nehodě v silničním provozu. Ze satelitních snímků společnosti Google je dále patrné, že místo dopravní nehody je přehledné, zejména co do výhledových poměrů před železničním přejezdem ve směru jízdy obžalovaného. Výhled na železniční trať není kryt žádnou překážkou, která by řidiče motorového vozidla zbavovala možnosti se přesvědčit o tom, zda z levé strany přijíždí k železničnímu přejezdu vlak.

Na základě shora provedeného dokazování tak soud dospěl k závěru, že obžalovaný svým jednáním po objektivní stránce naplnil skutkovou podstatu přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), c) tr. zákoníku, neboť obžalovaný se dopustil nebezpečného jednání, jímž způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti a těžké újmy na zdraví. Nebezpečné jednání obžalovaného spočívalo v porušení hned několika ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 5 odst. 1 písm. b), § 28 odst. 1, 3 a § 29 písm. a), b) zákona. Právní norma předně

řidiče zavazuje, aby si před železničním přejezdem počínal zvláště opatrně, zejména se přesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. Dále stanoví, že ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, popřípadě, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km/h. Konečně zákon výslovně zakazuje vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, nebo je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení. Žádnou z těchto povinností však obžalovaný nedodržel, neboť se dostatečně nevěnoval řízení a na železniční přejezd svým nákladním vozidlem vjel v době, kdy bylo v činnosti přejezdové zabezpečovací zařízení a udávalo světelnou i akustickou výstrahu, a to přímo pod projíždějící vlak. Možnost vyhnout se střetu přitom nebyla u obžalovaného nikterak limitována, neboť výhledové poměry jsou v místě nehody dobré, a pokud by snad vlivem slunečního svitu a odhlučnění kabiny kamionu skutečně přehlédl světelnou a přeslechl zvukovou signalizaci, mohl se pohledem do stran ubezpečit o tom, že přejezd může bezpečně přejet. K přejezdu se navíc přibližoval vyšší, než obecně povolenou rychlostí 30 km/h a tuto vyšší rychlost udržoval téměř do okamžiku střetu, čímž na kluzkém povrchu vozovky snížil pravděpodobnost, že vozidlo stihne zastavit, i když si přijíždějícího vlaku všimne v pozdějším okamžiku. Porušení těchto povinností lze hodnotit jako porušení povinností důležitých, neboť následkem dopravní nehody nákladního vozidla obžalovaného s vlakem mohla být smrt nebo těžká újma na zdraví cestujících osob. Obžalovaný navíc svým jednáním způsobil značnou škodu na cizím majetku podle § 138 tr. zákoníku, když v součtu výše škody přesáhla hranici 500.000 Kč.

Z hlediska subjektivní stránky jednání obžalovaného soud dospěl k závěru, že obžalovaný jednal v rovině vědomé nedbalosti podle § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, neboť jako řidič z povolání a držitel řidičského oprávnění skupiny C ví, že kolizí takového vozidla s projíždějícím vlakem může dojít ke smrti osob nebo těžké újmě na jejich zdraví, přesto se bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že železniční přejezd přejede bezpečně, i když se náležitě nepřesvědčí o tom, že tak může učinit bez ohrožení zdraví svého i jiných.

Pokud jde o druh a výměru trestu, soud při jeho ukládání vycházel z ustanovení trestního zákoníku o přiměřenosti trestních sankcí podle § 38 a § 39 tr. zákoníku a přihlédl ke všem polehčujícím a přitěžujícím okolnostem podle § 41 tr. zákoníku, respektive podle § 42 tr. zákoníku. Obžalovaný je v občanském životě osobou bezúhonnou, dosud netrestanou za přestupky nebo trestné činy. To je však v kontrastu s osobou obžalovaného coby řidiče motorových vozidel. Od roku 2010 do roku 2016 byl obžalovaný celkem devětkrát stížen za přestupky související s dopravou, převážně za telefonování za jízdy, nepřipoutání bezpečnostními pásy a překročení nejvyšší povolené rychlosti. Od roku 2012 je přitom držitelem živnostenského oprávnění k provozování nákladní autodopravy, vlastní řidičská oprávnění ke všem skupinám vozidel a nad rámec toho je profesně způsobilý pro skupiny (mimo jiné) vozidel C a C1. Z tohoto profilu je tedy zřejmé, že jde o řidiče profesionála, pro nějž je řízení motorových vozidel zásadním zdrojem obživy. Soud se neztotožňuje s obhajobou obžalovaného spočívající v tom, že častější výskyt obžalovaného na pozemních

komunikacích jde ruku v ruce s častějším postižením za přestupky, neboť je to právě řidič profesionál, od koho je třeba vyžadovat vyšší úroveň zodpovědnosti při řízení motorových vozidel, obzvláště řídí-li vozidla nákladní a je tedy svým vozidlem větším potenciálním zdrojem ohrožení pro ostatní účastníky silničního provozu.

Vjíždění nákladními vozidly na zabezpečené železniční přejezdy v době, kdy je signalizována výstraha před přijíždějícím vlakem, je neblahým fenoménem poslední doby. Sdělovací prostředky opakovaně poskytují záběry nákladních vozidel uvězněných mezi závorami železničního přejezdu, popřípadě nákladních vozidel, která bezprostředně vjíždí před projíždějící vlak. Smutným rekordem v tomto směru je dopravní nehoda na železničním přejezdu ve Studénce v roce 2015, která si vyžádala tři oběti na životech a mnoho vážných zranění. Společným jmenovatelem těchto dopravních nehod jsou právě řidiči z povolání, kteří řídí na pozemních komunikacích nákladní vozidla. Počínají si však při řízení velkých kolosů natolik lehkovážně, že tím vytváří potenciál velkého nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu. I v konkrétní věci je zarážející, že obžalovaný se jako řidič s bohatými zkušenostmi nepřesvědčil o tom, že může bezpečně přejet železniční přejezd, přestože – jak sám uvádí – podmínky nebyly v místě nehody ideální, zejména co do jeho rozhledových poměrů, které měly ovlivnit přímé sluneční paprsky na čelní sklo kabiny vozu. Za této situace by soud od řidiče profesionála očekával adekvátní reakci v podobě výrazného snížení rychlosti vozidla, nebo jeho úplného zastavení, aby se obžalovaný mohl náležitě přesvědčit, zda bliká či neblinká červené přerušované světlo a současně se rozhlédl, zda z některé strany nepřijíždí vlak. Obžalovaný se ani žádným způsobem nepřesvědčil o existenci akustického signálu, ačkoliv věděl, že odhlučnění kabiny vnímání takových signálů zhoršuje. Naproti tomu v okamžicích těsně před nehodou obžalovaný překročil v místě nejvyšší dovolenou rychlost, která s ohledem na to, že na přejezdovém zabezpečovacím zařízení nebylo v činnosti bílé přerušované světlo, byla 30 km/h. Jak podle vyjádření samotného obžalovaného, tak zejména podle kamerového záznamu a podle vyhodnocení pisátka tachografu se však obžalovaný v místě několik desítek metrů před železničním přejezdem pohyboval rychlostí okolo přesahující 40 km/h. Povrch vozovky byl v té době pokryt vrstvou uježděného nebo rozbředlého sněhu a podmínky k včasnému zastavení vozidla, obzvláště takové hmotnosti, tím byly navíc výrazně zhoršeny.

Z hlediska ukládaného trestu tedy soud přistoupil ke kombinaci dvou trestů. Prvním z nich je trest odnětí svobody, který soud s ohledem na postoj obžalovaného k celé věci a jeho dosavadní bezúhonnost ukládá jako ryze výchovný, podmíněně odložený. V rámci rozpětí od šesti měsíců do pěti let se přidržel hluboko ve spodní polovině zákonem stanovené trestní sazby a uložil trest ve výměře osmnácti měsíců za současného stanovení zkušební doby v relativně nižší výměře dvou roků. Účelem zkušební doby je u obžalovaného ověřit, zda byla konkrétní věc pouze mimořádným vybočením z jinak řádně vedeného života. Vedle toho však soud dále ukládá obžalovanému trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, a to na dobu tří roků a šesti měsíců. Ačkoliv jde o trest ještě výrazně ve spodní polovině zákonné sazby, obžalovaný coby řidič z povolání a podnikatel v oblasti nákladní autodopravy takový trest bude nepochybně vnímat velmi citlivě. V rámci tohoto trestu soud zohlednil zejména osobnostní sklony obžalovaného coby řidiče motorových vozidel, vzniklé

následky na majetku a celkový charakter nehody, který soud považuje za velmi vážný. Cílem tohoto trestu je dát obžalovanému signál, že řidiči profesionálové nemají na silnicích zvláštní přednost, nemohou se chovat méně ohleduplně než jiní řidiči a už vůbec u nich nelze tolerovat výrazné sklony k porušování dopravních předpisů. Obžalovaný v rámci svého povolání řídí kamión a je zřejmé, že na silnicích vládne velikostní a hmotnostní převahou. Tím spíše je třeba od něj vyžadovat, aby se choval obezřetněji a opatrněji, než řidiči běžných motorových vozidel, neboť zaviněná dopravní nehoda nákladního vozidla má zpravidla vážné následky na majetku a na zdraví, nezřídka tragické. Pokud obžalovaný nehodlá takové povinnosti vnímat jako sobě vlastní a vžitě a během řízení kamionu telefonuje, překračuje s ním povolenou rychlost a nezastavuje řádně na křižovatkách, pak je nebezpečím pro ostatní účastníky silničního provozu, přičemž cílem trestu zákazu činnosti je právě takové účastníky chránit. Konkrétní nehoda je pouze vyústěním dlouhodobého trendu porušování dopravních předpisů ze strany obžalovaného a výsledkem jeho vžitého způsobu řízení nákladního vozidla, kdy jezdí spíše tak, aby vozidlo nemusel zastavovat, a spoléhá se přitom, že nenastane kolize. Přesto však existují situace, které bez ohledu na obsah nákladu vyžadují výrazné snížení rychlosti nebo zastavení, jinak hrozí vážnou dopravní nehodou, obdobnou té v konkrétní věci. Výkonem tohoto trestu soud sleduje to, aby si obžalovaný uvědomil, že nadále nelze jeho neukázněnost na silnicích tolerovat, a pokud se tomu nepřizpůsobí, bude za takové jednání trestán. Pokud však s jeho nezodpovědným chováním budou napříště spojeny následky na zdraví jiných osob, mohou to být tresty ještě přísnější, nejen v podobě zákazu činnosti, ale potenciálně spojené i s omezením osobní svobody. V konkrétní věci však shodou šťastných okolností takové následky nenastaly, a proto má soud za to, že protentokrát lze s těmito výchovnými tresty, jak tedy podmíněným odnětím svobody, tak okolnostem nehody přiměřeným zákazem činnosti, u obžalovaného vystačit.

V adhezním řízení se s nárokem na náhradu škody ve výši 144.267,71 Kč připojila poškozená Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, přičemž svůj nárok doložila potřebnými doklady. Škoda spočívala zejména v poškození samotného přejezdového zabezpečovacího zařízení, které obžalovaný svým vozidlem při nehodě povalil, ale také ve vícenákladech v podobě vyprošťovacího zásahu hasičů, popřípadě vícenákladech na cestovné. Vzhledem k tomu, že o příčinné souvislosti těchto nákladů s dopravní nehodou zaviněnou obžalovaným neměl soud pochyb, a současně byly řádně doloženy, soud poškozené nárok na náhradu škody v uplatněné výši přiznal a obžalovaného zavázal škodu nahradit.

V adhezním řízení se dále s nárokem na náhradu škody ve výši 442.801 Kč připojila poškozená společnost České dráhy, a. s., přičemž tato škoda měla spočívat zejména v nákladech na opravu poškozené lokomotivy. V přípravném řízení společnost tuto škodu doložila zápisem z komisionální prohlídky drážního vozidla, jejímž závěrem je odhad celkové škody asi ve výši 432.300 Kč, k tomu poškozená uplatnila další vedlejší náklady. Vzhledem k tomu, že poškozená společnost později výši skutečné škody na poškozené lokomotivě nedoložila žádným dokladem, například o skutečné ceně opravy, a to ani když ji k tomu soud před konáním hlavního líčení vyzval, odkázal ji s takto uplatněným nárokem na řízení ve věcech občanskoprávních. Soud nemá pochybnosti o tom, že při nehodě došlo zaviněním obžalovaného k poškození lokomotivy, avšak současně, obzvláště pak v trestním řízení, musí

soud při rozhodování o náhradě škody vycházet ze spolehlivě zjištěné škody. Nemůže se proto spokojit toliko s přibližným odhadem nákladů na opravu, jak ho poškozená doložila do trestního spisu v přípravném řízení.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozsudku je přípustné odvolání. Odvolání má odkladný účinek.

Případné odvolání musí být podáno zdejšímu soudu, a to do 8 dnů od doručení tohoto rozsudku. O podaném odvolání rozhoduje Krajský soud v Hradci Králové, pobočka v Pardubicích. Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody.

Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícímu rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí.

Odvolání musí být ve lhůtě stanovené pro jeho podání také odůvodněno tak, aby bylo patrné, ve kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i zčásti ve prospěch nebo v neprospěch obviněného.

V Ústí nad Orlicí dne 24. května 2017

JUDr. Miroslav Trávníček, v. r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
Michaela Beierová



ČESKÁ REPUBLIKA

TRESTNÍ PŘÍKAZ

Samosoudce Okresního soudu v Ústí nad Orlicí vydal dne 20. 11. 2017 v Ústí nad Orlicí podle § 314e odst. 1 trestního řádu následující trestní příkaz:

Obviněná **M G**

narozená [REDACTED] v Pardubicích, bytem [REDACTED], okres Ústí nad Orlicí

j e v i n n a , ž e

dne 19. 7. 2017 v 09.49 hodin na železničním přejezdu č. P5194 silnice č. II/360 a železniční jednokolejné trati 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí v obci Letohrad, okres Ústí nad Orlicí, jako řidička osobního vozidla zn. Toyota Yaris, SPZ [REDACTED] v rozporu s ustanoveními § 5 odst. 1 písm. b), § 28 odst. 1, § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, přehlédla světelnou výstrahu dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a nevěnovala dostatečnou pozornost přerušovanému zvukovému signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení a vjela na přejezd v době, kdy z levé strany přijížděl osobní vlak Os 6280 složený z hnacího vozidla a tří osobních vozů, obsazený 31 cestujícími a vlakovým personálem, který přední částí narazil do zadní části osobního vozidla, čímž poškozením drážního vozidla vznikla škoda ve výši 39.395 Kč ke škodě společnosti České dráhy, a. s., se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1,

t e d y

z nedbalosti způsobila obecné nebezpečí tím, že vydala lidi v nebezpečí smrti a těžké újmy na zdraví tím, že se dopustila jiného nebezpečného jednání a spáchala takový čin proto, že porušila důležitou povinnost uloženou jí podle zákona.

T í m s p á c h a l a

přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b) tr. zákoníku,

a o d s u z u j e s e

podle § 273 odst. 2 tr. zákoníku s přihlédnutím k § 314e odst. 2 tr. řádu **k trestu odnětí svobody v trvání šesti (6) měsíců.**

Podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku **se výkon trestu podmíněně odkládá** a podle § 82 odst. 1 tr. zákoníku **se stanoví zkušební doba v trvání dvou (2) roků.**

Za použití § 67 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku a § 68 odst. 1, 2 tr. zákoníku k **peněžitému trestu ve výměře 25 denních sazeb po 200 Kč, tj. 5.000 Kč.** Podle § 69 odst. 1 tr. zákoníku se pro případ, že by peněžitý trest nebyl ve stanovené lhůtě vykonán, stanoví náhradní trest odnětí svobody v trvání dvou (2) měsíců.

Za použití § 73 odst. 1 tr. zákoníku se obviněné ukládá **trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvou (2) roků.**

P o u č e n í :

Proti tomuto trestnímu příkazu lze do osmi (8) dnů od jeho doručení podat u zdejšího soudu odpor. Právo podat odpor nenáleží poškozenému. Pokud je odpor podán včas a oprávněnou osobou, trestní příkaz se ruší a ve věci bude nařízeno hlavní líčení. Při projednání věci v hlavním líčení není samosoudce vázán právní kvalifikací ani druhem a výměrou trestu obsaženými v trestním příkaze. Nebude-li odpor řádně a včas podán, trestní příkaz se stane pravomocným a vykonatelným. V případě, že obviněný odpor nepodá, vzdává se tím práva na projednání věci v hlavním líčení.

Za účelem úhrady peněžitého trestu vyčkejte výzvy soudu, v níž budou sděleny pokyny k platbě.

V Ústí nad Orlicí dne 20. listopadu 2017

JUDr. Miroslav Trávníček, v.r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení:
Michaela Beierová