



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové rozhodl samosoudcem JUDr. Pavlem Kumprechtem ve věci

žalobce: **T. R.**
zastoupen Mgr. Otakarem Janebou, advokátem se sídlem U Železné lávky 568/10, 118 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**
se sídlem Pivovarské náměstí 1245, Hradec Králové

za účasti: **1. A. P.**
2. ZADO Velká Bystřice s.r.o.
se sídlem Svěsedlická 737, 783 53 Velká Bystřice
zasoupena. Mgr. Michalem Zahnášem, advokátem, se sídlem
tř. Svobody 2, Olomouc

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 4. 2016, č. j. KUKHK-3555/DS/2016/SR

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou napadeným rozhodnutím žalovaný zamítl odvolání žalobce proti výrokům A) rozhodnutí Městského úřadu Rychnov nad Kněžnou ze dne 30. 11. 2015, č. j. SPR-32927/15-Krč, sp. zn. SPR-3118/2015-Krč, jímž byl uznán vinným z přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále i „zákon o silničním provozu“), a proti jeho výroku B), kterým mu byla uložena povinnost nahradit náklady spojené s projednáváním tohoto přestupku, a toto rozhodnutí potvrdil. Uvedeného přestupku se měl žalobce dopustit tím, že dne 8. 1. 2013, kolem 10:00 hodin, jel jako řidič soupravy nákladního automobilu DAF, registrační značky x a přívěsu SVAN, registrační značky x, po pozemní komunikaci č. III/3167, ve směru od obce Záměl k pozemní komunikaci č. I/14 a na křižovatce s komunikací č. I/14 na příkaz svislé dopravní značky P 6 „*Stůj, dej přednost v jízdě*“, sice zastavil na hranici křižovatky, avšak při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci č. I/14 nedal přednost nákladnímu vozidlu MAN, registrační značky x, s návěsem BENALU, registrační značky x, přijíždějícímu z levé strany od obce Vamberk rychlostí 51 km/h, které řídil A. P., bytem Z. 613/26, O. V důsledku toho řidič A. P. pro krátkou vzdálenost mezi vozidly nedokázal na zledovatělé komunikaci zabránit střetu uvedených vozidel. Žalobci byla uložena za uvedené jednání pokuta ve výši 2.500,- Kč a povinnost nahradit náklady přestupkového řízení ve výši 1.000,-Kč. Žalobce podal proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 4. 2016, č. j. KUKHK-3555/DS/2016/SR, včas žalobu, kterou odůvodnil následujícím způsobem.

II. Obsah žaloby

2. Žalobce předně namítal, že prvoinstanční správní orgán neprovedl vlastní důkazní řízení, včetně důkazů jím navržených, v důsledku čehož prý nesprávně zjistil skutkový stav věci a nevyrovnal se s jeho tvrzením. Neprovedl tak ani výslech řidiče P., aby se vyjádřil k rozporům ve své výpovědi před Policií ČR. Řidič P. byl dále slyšen Okresním soudem v Rychnově nad Kněžnou, a to pouze na počátku trestního řízení a nemohly mu tak být položeny otázky, které se „objevily“ až v průběhu dalšího řízení u soudu, zejména ze znaleckého posudku.
3. Žalobce měl zato, že se řidič druhého vozidla p. P. nemohl věnovat řízení, když při své prvotní výpovědi na Policii ČR uvedl, že uviděl vozidlo obviněného vjíždějící do křižovatky ve vzdálenosti 20 – 30 m. Vzhledem k tomu, že dohlednost vozidel byla až na vzdálenost cca 130 m, nemohlo se ze strany řidiče P. jednat o pouhý špatný odhad, neboť je rozdíl mezi vzdáleností 30 m a 130 m. Pokud by skutečně řidič P. viděl vozidlo na vzdálenost 20 – 30 m, jak uváděl, nemohl se plně věnovat řízení. Teprve později řidič P. svoji výpověď přehodnotil a uváděl delší vzdálenost. I soudní znalec označil výpověď řidiče P. v tomto směru za technicky nepřijatelnou.
4. Žalobce dále namítal, že řidič P. jel sice rychlostí dovolenou, avšak nikoliv rychlostí, která by mu s ohledem na povětrnostní podmínky umožňovala bezpečné zastavení vozidla v místě dopravní nehody. Podle žalobce tak řidič P. rozhodně nejel přiměřenou rychlostí. Znalec Ing. M. ve znaleckém posudku uvedl, že za normálních okolností vzdálenost, na kterou poškozený P. viděl vzniklou situaci, by stačila k zastavení vozidla a

k nehodě by nedošlo. Podle znalce by řidič P. na suché vozovce vozidlo dokázal zastavit. Toto podle žalobce svědčí o tom, že řidič P. nejel rychlostí, která by mu umožňovala bezpečné zastavení vozidla.

5. Žalobce dále uvedl, že v přestupkovém řízení navrhoval, aby byl ve věci vypracován nový znalecký posudek, neboť znalecký posudek vyhotovený Ing. M. považuje za rozporný a namítal, že se prvoinstanční správní orgán v odůvodnění rozhodnutí řádně nevypořádal se všemi jeho námitkami a tvrzeními.
6. Po tomto úvodním shrnutí podstaty věci žalobce specifikoval od strany třetí dole žaloby celkem 8 žalobních bodů, které vždy po jejich uvedení podrobněji odůvodnil následujícím způsobem:

1. Prvoinstanční správní orgán se ztotožnil se závěry znalce Ing. M. s tím, že s ohledem na výhledové poměry to byl navrhovatel, který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci. Zároveň dle prvoinstančního správního orgánu navrhovatel jako jediný mohl svým jednáním zabránit dopravní nehodě s tím, že řidič jedoucí po hlavní komunikaci dopravní nehodě zabránit nemohl.
7. Žalobce nesouhlasí s tím, že by přehlédl z levé strany příjezdějící vozidlo a že řidič P. pro krátkou vzdálenost nedokázal střetu zabránit. Z údajů Policie ČR a soudního znalce byl totiž vzájemný dohled okolo 130 m. Údaj ze záznamového zařízení řidiče P. pak svědčí o jeho velmi pomalé či dokonce podceněné reakci na výjev, který se před jeho vozidlem odehrával. Žalobce se rozjížděl do střetu cca 16 vteřin, řidič P. však reagoval až v čase 7 – 8 sec. před střetem z rychlosti 50 km/hod., a to pouze zpomalením o 0,7 m/sec². Tato hodnota se blíží podle žalobce deceleraci, tj. nejedná se o brzdění, ale o tzv. „sundání nohy z plynu a brzdění motorem“.
8. Žalobce má zato, že řidič P. mohl střetu zabránit aktivnějším přístupem k řešení dopravní situace, zvláště když jím řízená souprava byla vybavena několika prvky stabilizace podvozků při brzdění, přičemž využití menšího stupně brzdění, tj. do cca 1,5 m/s² by postačilo na minutí obou jízdních souprav, resp. dokonce i k zastavení před místem střetu. Řidič P. tak podle žalobce zcela podcenil reakci, resp. jeho reakce byla naprosto neadekvátní situaci. Stačilo pouze, aby „přibrzdil“ a k žádnému střetu by nedošlo. Ostatně znalec p. Ing. M. na straně 16 znaleckého posudku uvedl, že je zřejmé, že brzdění řidiče P. bylo poměrně malé.
2. Prvoinstanční správní orgán dospěl k závěru, že dopravní nehodu zavinil navrhovatel, který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci. Prvoinstanční správní orgán dále uvedl, že pokud by navrhovatel opravdu pozorně sledoval situaci v silničním provozu, musel by zleva příjezdějící nákladní vozidlo registrovat nejdříve ve výhledovém zrcadle a později pouhým pohledem vlevo, a to na dostatečnou vzdálenost, aby na toto mohl reagovat, např. tím, že by nepokračoval v zamýšleném úkonu vjíždění na hlavní pozemní komunikaci.
9. K tomuto tvrzení prvoinstančního správního orgánu žalobce uvedl, že podle znaleckého posudku v době, kdy zastavil tak, že přední částí tahače se nacházel na začátku krajnice, nemohl ani ve výhledovém zrcadle registrovat nákladní soupravu příjezdějící po hlavní komunikaci, neboť se podle znalce nacházela ve vzdálenosti cca 200 m od něho, tedy ve vzdálenosti delší než-li byla dohlednost ve výhledovém zrcadle. V takovém případě tudíž

navrhovatel nemohl přehlédnout při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci vozidlo jedoucí z levé strany.

10. Znalec ve znaleckém posudku dále uvedl, že navrhovatel mohl se svým vozidlem začít couvat, aby odvrátil střet, to však nebylo podle žalobce nejen technicky možné, ale zejména nebezpečné, neboť by tímto jednáním mohl ohrozit další účastníky silničního provozu.

3. Prvoinstanční správní orgán se ztotožnil se závěry Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou, tak i Krajského soudu v Hradci Králové s tím, že provedení dalších navrhovaných důkazů považuje za nadbytečné, jelikož by nebyly zjištěny žádné nové a zásadně odlišné skutečnosti, ze kterých by bylo možno vycházet.

11. K tomu žalobce uvedl, že má zato, že správní řízení je samostatným druhem řízení a není možné ho nahradit pouze a jen spisovým materiálem soudu. V usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 12. 11. 2013 soud ostatně jednoznačně konstatoval, že je třeba věnovat pozornost, zda navrhovatel, ale i řidič P., přizpůsobili rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, přičemž směli jet jen takovou rychlostí, aby byli schopni zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou mají rozhled. Dále podle Krajského soudu v Hradci Králové bylo třeba zjistit, jaké byly konkrétní reakční doby, vč. možnosti zabránit nehodovému ději, a to ať již ze strany žalobce, tak i řidiče P. S tímto se znalec, soud, prvoinstanční správní orgán i žalovaný nevyrovnaly a proto navrhovatel navrhoval vypracování nového znaleckého posudku či doplnění znaleckého posudku původního.

4. Prvoinstanční správní orgán měl zato, že doplňování výpovědí nebo vypracování nového znaleckého posudku je zbytečné a že všechny skutečnosti obsažené ve spisovém materiálu považuje prvoinstanční správní orgán za prokázané.

12. Proti těmto závěrům brojil žalobce s tím, že řidič P. byl Okresním soudem v Rychnově nad Kněžnou slyšen pouze na počátku trestního řízení a nemohly mu tak být položeny otázky, které se objevily až v průběhu dalšího řízení u soudu, resp. které vyplynuly z doplněného znaleckého posudku či výpovědi žalobce a svědka. Právě proto navrhoval správnímu orgánu provedení důkazu výslechem řidiče P..

13. Rovněž tak navrhl, aby ve věci byl vypracován nový znalecký posudek, neboť znalecký posudek vyhotovený p. Ing. M. považuje za rozporný, neboť znalec na řadě míst uváděl údaje, které nebyly ověřené, a krom toho se prý znalec snažil obhájit závěry svého znaleckého posudku v době, kdy byl rozporován ze strany žalobce např. údaj o vyhřívaném zrcadle. Dále se znalec nevyrovnal s reakčními dobami řidičů a s tím spojenou možností odvrácení střetu, nesprávně hodnotil zavinění, příp. alespoň spoluzavinění dopravní nehody ze strany řidiče P.. Za nepřipadné měl názory znalce ohledně možného couvání či odbočení vpravo a závěr ohledně překážky ohledně z pohledu řidiče P.. V řízení u prvoinstančního správního orgánu měly být tyto pochybnosti, ať již ve výpovědi řidiče P. či pochybnosti v závěrech znaleckého posudku, vysvětleny, avšak prvoinstanční správní orgán veškeré návrhy na doplnění věci odmítl a vycházel pouze a jen ze spisového materiálu soudu.

5. Žalovaný uvedl, že správní orgán provedl dokazování v nezbytném rozsahu pro rozhodnutí ve věci, a to po pečlivě provedeném dokazování, které mu umožnilo řádně zjistit skutkový stav věci.
14. S ohledem na výše uvedené skutečnosti má navrhovatel zato, že prvoinstanční správní orgán neprovedl dokazování v nezbytném rozsahu pro rozhodnutí ve věci, neboť nevyslechl řidiče P. a „nepoložil mu otázky na skutečnosti, které se objevily až v průběhu dalšího soudního řízení u Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou, dále že neprovedl doplnění znaleckého posudku o rozporné skutečnosti, které navrhovatel uváděl jak v řízení před prvoinstančním správním orgánem, tak i ve svém odvolání.“
6. Žalovaný ve svém rozhodnutí uvedl, že je v rozporu s požadavkem efektivit správního řízení, aby správní orgány vyhotovovaly znalecké posudky či jiná odborná stanoviska, pokud již takovéto důkazy byly v jiném řízení vyhotoveny a jsou pro správní věc použitelné s tím, že námitka navrhovatele je proto nedůvodná.
15. Navrhovatel má zato, že znalecký posudek vyhotovený p. Ing. M. je rozporný, neboť znalec na řadě míst uváděl údaje, které nebyly ověřené, ale pouze se snažil obhájit závěry svého znaleckého posudku, a to v době, kdy byl rozporován ze strany navrhovatele, resp. jeho právního zástupce. Jedná se – jak výše uvedeno např. o údaj o vyhřívaném zrcadle, reakční doby řidičů, možnost odvrácení střetu ze strany řidiče P., nesprávné hodnocení zavinění, příp. alespoň spoluzavinění dopravní nehody ze strany řidiče P., podcenění pochybení ze strany řidiče P., názor znalce, že navrhovatel mohl s vozidlem couvat či odbočovat vpravo, tvrzení, že se u řidiče P. jednalo o překážku náhlou apod.
16. Požadavek efektivit správního řízení nemůže být na újmu zjištění skutkového stavu věci. Je nutné vyrovnat se i s námitkami navrhovatele, které nebyly provedeny v soudním řízení a měly být provedeny v řízení před prvoinstančním či odvolacím správním orgánem.
7. Žalovaný dospěl k závěru, že dopravní nehodu zavinil žalobce, který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci.
17. Žalobce nesouhlasí s tím, že by přehlédl z levé strany přijíždějící vozidlo a že řidič P. pro krátkou vzdálenost nedokázal střetu zabránit. Navrhovatel trvá na tom, že z údajů Policie ČR a soudního znalce vyplývá, že vzájemný dohled byl okolo 130 m. Údaj ze záznamového zařízení řidiče P. svědčí o jeho velmi pomalé či dokonce podceněné reakci na výjev, který se před jeho vozidlem odehrával. Podceněná reakce řidiče P. je nejenom na poměrně velkou vzdálenost, tj. délkou, ale i časovou, na kterou mohl rozjíždějící se soupravu pozorovat. Navrhovatel se rozjížděl do střetu cca 16 sec. Řidič P. však reagoval až v čase 7 – 8 sec. před střetem z rychlosti 50 km/hod., a to pouze zpomalením o 0,7 m/sec². Tato hodnota se blíží deceleraci, tj. nejedná se o brzdění, ale o tzv. „sundání nohy z plynu a brzdění motorem“.
18. Řidič P. tak mohl střetu zabránit aktivnějším přístupem k řešení dopravní situace. Jím řízená souprava byla vybavena několika prvky stabilizace podvozků při brzdění s tím, že využití menšího stupně brzdění, tj. do cca 1,5 m/s² by stačilo na minutí obou jízdních souprav, resp. dokonce i k zastavení před místem střetu. Pro názornost hodnota takového zpomalení, tj. do 1,5 m/s² je obdobná běžnému brzdění jízdního kola. Je naprosto jasné, že takovéto pouhé „přibrzdění“ by nezpůsobilo změnu směrové stability – zkřížení jím řízené soupravy. Stačilo pouze, aby „přibrzdil“ a k žádnému střetu by nedošlo. V případě, že by se z jeho strany nejednalo o podcenění situace, zcela jistě se

nechoval ohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu, a to zejména pokud jako řidič obdobné nákladní soupravy jakou měl navrhovatel, mohl takovéto podmínky předpokládat, a to zejména povětrnostní. Znalec p. Ing. M. na straně 16 znaleckého posudku uvádí, že je zřejmé, že brzdění řidiče P. bylo poměrně malé.

19. Navrhoval má zato, že se s výše uvedenými tvrzeními, které uplatnil jak u prvoinstančního správního orgánu, tak i u odpůrce, tyto orgány nevyrovnaly.

8. Odpůrce dospěl dále k závěru, že provedení dalších navrhovaných důkazů považuje za nadbytečné, jelikož by nebyly zjištěny žádné nové a zásadně odlišné skutečnosti, ze kterých by bylo možno vycházet.

20. Žalobce má zato, že má právo, aby správní orgány posoudily a provedly důkazy nejen spisovým materiálem Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou, ale i vlastním šetřením, neboť upozornil na rozpory ve zjišťování skutkového stavu a které měl svojí aktivní činností odstranit prvoinstanční správní orgán, resp. žalovaný.

21. Žalobce uzavřel žalobu s tím, že neporušil pravidla silničního provozu a ani nezavinil předmětnou dopravní nehodu. Orgánům veřejné správy zúčastněným na řízení vytýkal, že nepřihlédly k žalobcem tvrzeným skutečnostem a neprovedly jím navržené důkazy (vlastní šetření a důkazy, které navrhoval). Ve věci tak bylo rozhodnuto podle něho na základě nedostatečně zjištěného stavu věci a rozhodnutí obou správních orgánů spočívá na jejím nesprávném právním posouzení. Vzhledem k tomu žalobce navrhoval zrušit nejen žalované rozhodnutí, ale i rozhodnutí prvoinstančního správního orgánu, jež mu předcházelo, a věc žalovaném vrátit k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě

22. Žalovaný se vyjádřil k žalobě podáním ze dne 6. 12. 2016. Pokud jde o žalobní námítky, odkázal se plně na odůvodnění žalovaného rozhodnutí, v němž se prý věci podrobně zabýval. Poukázal na to, že se ve věci zavinění dopravní nehody ztotožnil se závěry Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou a Krajského soudu v Hradci Králové a dodal, že o zavinění dopravní nehody žalobcem nemá pochyb. Provedení dalších navrhovaných důkazů považoval za nadbytečné, jelikož by nebyly zjištěny žádné nové a zásadně odlišné skutečnosti, ze kterých by bylo možno vycházet. A žalovaný pokračoval takto:

„V posuzovaném případě byl znalec Ing. M. M. přibrán do trestního řízení opatřením Policie České republiky ze dne 12. 2. 2014, č. j. KRPH-2667-83/TČ-2013-050771, podle § 105 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). Dne 03. 06. 2014 vyhotovil tento znalec posudek č. 3449/2014 ve věci provedení analýzy nehodového děje pro účely trestního řízení. Na základě žádosti ze dne 02. 02. 2015, č. j. 1T 113/2013-273, Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou vypracoval též znalec doplněk posudku ze dne 03. 06. 2014. Těmito znaleckými posudky byl proveden v trestním řízení důkaz, uvedený znalec byl u hlavního líčení dne 5. 1. 2015 a 2. 2. 2015 vyslechnut. Následně Okresní soud v Rychnově nad Kněžnou usnesením ze dne 08. 04. 2015, č. j. 1T 113/2013-327, rozhodl o postoupení trestní věci k projednání Městskému úřadu Rychnov nad Kněžnou, protože se nejedná o trestný čin, avšak skutek by mohl být posouzen jako přestupek.

Důkazy provedené v trestním řízení mohou být podkladem pro rozhodnutí, přičemž účastníci řízení měli možnost se k těmto důkazům vyjádřit, o čemž svědčí vyhotovený „Protokol o ústním jednání v řízení o přestupku“ ze dne 03. 11. 2015. Žalobce se k věci písemně vyjádřil v příjímě ze dne 13. 11. 2015, v němž navrhl výslech řidiče P. a vypracovat nový znalecký

posudek. Správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí objasnil svůj postup a úvahu, proč nepřistoupil k provedení důkazu revizním znaleckým posudkem. Ve věci dopravní nehody byl ustanoven soudní znalec z oboru doprava - posuzování příčin dopravních nehod Ing. M. M. K možnosti zabránění dopravní nehodě znalec uvedl, že k dopravní nehodě došlo na vozovce s výrazně sníženou adhezí, kde obě naložené nákladní soupravy se pohybovaly ve sklonových poměrech. V tomto směru tedy brzdné, ale i akcelerační, schopnosti vozidel byly významným způsobem omezené. Tyto okolnosti tedy jednoznačně ovlivnily průběh jízdy, ale i případně reakce řidičů. Pokud by tedy řidič soupravy DAF s přívěsem v době, kdy mohl poprvé registrovat ve výhledovém zrcadle tabače MAN, na tuto situaci reagoval zastavením nákladní soupravy, potom by s ohledem na nízkou rychlost (3 až 4 km/h) a sklonové poměry dokázal zastavit prakticky na místě, takže by přední část vozidla DAF zasahovala minimálně do koridoru hlavní silnice nebo by naopak v důsledku sklonu, stačil ještě mírně couvat směrem do ústí silnice vedlejší. V takovém případě by k dopravní nehodě nedošlo. V daném případě mohl také řidič na křižovatce odbočit na hlavní silnici vpravo, kde rozjezd soupravy mohl být výrazně plynulejší a na nejbližším vhodném místě se pak otočit (např. u BČS, která je od křižovatky vzdálena cca 300 m). S ohledem na uváděné výhledové poměry je zřejmé, že řidič tabače MAN reaguje na vyjíždějící nákladní soupravy DAF s přívěsem v době, kdy se přední část vozidla DAF dostává do jeho přímého výhledu. Za normálních okolností by tato vzdálenost stačila na zastavení nákladní návěsové soupravy. Naložená souprava se ale pohybovala ve sklonu - v klesání, na vozovce se sníženou adhezí, kde intenzita brzdění byla výrazně omezena. Přestože souprava se v těchto místech pohybovala rychlostí povolenou, nebylo v silách řidiče snížit rychlost do té míry, aby střetu s přívěsem dokázal zabránit. Naložená nákladní souprava by potřebovala na snížení rychlosti nebo na zastavení podstatně delší dráhu, nežli by to bylo na vozovce suché. Žalovaný se se závěry znalce Ing. M. M. plně ztotožňuje. S ohledem na výhledové poměry to byl řidič

nákladní soupravy DAF s přívěsem, který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci. Zároveň tento řidič jako jediný mohl svým jednáním zabránit dopravní nehodě, řidič vozidla jedoucí po hlavní komunikaci dopravní nehodě zabránit nemohl.

Žalovaný orgán po posouzení všech podkladů dospěl k závěru, že dopravní nehodu zavinil žalobce, který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci. Pokud žalobce pozorně sledoval situaci v silničním provozu, musel by zleva přijíždějící nákladní vozidlo registrovat nejdříve ve výhledovém zrcadle (nebo alespoň světla přibližujícího se vozidla, která by byla viditelná i v např. oroseném zrcadle) a později toto vozidlo mohl registrovat pouhým pohledem vlevo a to na dostatečnou vzdálenost, aby na toto mohl reagovat např. tím, že by nepokračoval v zamýšleném úkonu vjíždění na hlavní pozemní komunikaci, kdy měl zohlednit nejen nepříznivé povětrnostní podmínky (sníh na vozovce) ale i sklonové poměry, rozměry a váhu nákladní soupravy.“

23. Žalovaný uzavřel své vyjádření k žalobě s tím, že k řízení přistoupil odpovědně a nezaújatě, posoudil všechny relevantní skutečnosti, včetně posouzení závažnosti jednání a důvodnosti uložené sankce. Žalované rozhodnutí považuje za věcně správné, odpovídající zjištěným a ničím nevyvráceným skutečnostem. Vzhledem k uvedeným skutečnostem navrhol žalobu jako nedůvodnou zamítnout.

IV. Replika žalobce na vyjádření žalovaného k žalobě

24. Žalobce reagoval na vyjádření žalovaného k žalobě ještě replikou ze dne 28. 1. 2019, která však je víceméně jen opakováním žalobních bodů ze žaloby. Podle žalobce žalovaný

pouze a jen převzal závěry učiněné prvoinstančním soudním orgánem, aniž by se vypořádal s tvrzeními žalobce, vč. řádného vypořádání s důkazy, které žalobce navrhl. Konstatoval, že není nezbytnou podmínkou, aby žalovaný vedl „vlastní“ správní řízení, neboť může vycházet ze závěrů, resp. ze zjištění soudního orgánu, avšak žalobce má zato, že se měl vypořádat s rozpory, které nastaly v rámci tohoto soudního řízení a zároveň s návrhy, které učinil žalobce a které měly tyto rozpory odstranit. Tím, že toto žalovaný neučinil, nesprávně zjistil skutkový stav a nesprávně odmítl provést důkazy, které žalobce v rámci správního řízení navrhl.

25. Žalobce upozornil správní orgán na to, že se ve výpovědi řidiče P.y objevily podstatné rozpory (viz žaloba ze dne 17. 6. 2016) s tím, že tyto rozpory vzhledem k tomu, že výsledk řidiče P. byl učiněn na počátku trestního řízení, nebyly v průběhu trestního řízení odstraněny. Žalobce chtěl položit v rámci správního řízení řidiči P. doplňující otázky právě k odstranění těchto rozporů. Neztotožňuje se přitom s tvrzením, že řidič P. neporušil pravidla silničního provozu. Podle žalobce jel rychlostí sice dovolenou, avšak rychlostí, která mu neumožňovala bezpečné zastavení vozidla při daných povětrnostních podmínkách.
26. Rozpory, na které žalobce poukázal v rámci trestního řízení, nebyly znalcem Ing. M. ve znaleckém posudku, jeho doplnění, ani při výsledku znalce před soudem odstraněny. Pokud znalec uvádí, že za normálních okolností vzdálenost, na kterou řidič P. viděl, resp. reagoval, by stačila k zastavení vozidla, dá se z tohoto zcela jednoznačně vyvodit, že nemohl jet rychlostí, která mu umožnila při daných povětrnostních podmínkách reagovat na vzniklou situaci. Znalec neodstranil tyto pochybnosti, které se objevují v jeho posudku opakovaně, jako např. že by řidič na suché vozovce vozidlo dokázal zastavit apod. To, proč znalec uvažuje o suché vozovce a nikoliv o vozovce, na které došlo k dopravní nehodě, resp. na jednání řidiče P. za situace, kdy vozovka nebyla suchá, znalec nedokázal odpovědět. Nejedná se o pouhé teoretizování ze strany žalobce, když ten naopak zcela přesně popisuje, v čem spočívá pochybení řidiče P., a to nejen v jeho zcela neadekvátní reakci – co se týká vzdálenosti, tak i času, neboť z výpočtů jednoznačně vyplývá, že brzdění ze strany řidiče P. vlastně vůbec nebylo, resp. se blížilo deceleraci, tj. nejedná se o brzdění, ale pouhé sundání nohy z plynu a brzdění motorem. Rozhodně neobstojí tvrzení znalce, že by v případě brzdění mohl řidič P. a ohrozit sebe či ostatní účastníky provozu, neboť vozidlo bylo vybaveno stabilizací podvozků, kdy při přesně uvedených stupních brzdění (viz žaloba ze dne 17. 6. 2016) by řidič P. nejenže minul soupravu řízenou žalobcem, ale dokonce by zastavil před místem střetu. Muselo se tak v případě řidiče P. jednat o to, že se nemohl věnovat silničnímu provozu, kdy k dopravní nehodě vůbec nemuselo dojít. Je zajímavý přístup znalce Ing. M., který místo toho, aby se zabýval těmito skutečnostmi, teprve pod opakujícími se otázkami právního zástupce žalobce připustil, že brzdění řidiče P. bylo „poměrně malé“.
27. Podobně tomu bylo i v případě výhledových poměrů, a to jak v případě žalobce, tak řidiče P. (viz žalobní návrh ze dne 17. 6. 2016). O zaujetí znalce Ing. M. svědčí i to, že znalec přišel s myšlenkou, že žalobce mohl odvrátit střet tak, že by začal s vozidlem couvat. Jedná se o zcela neproveditelný manévř za daných povětrnostních podmínek, ale zejména o manévř zcela nebezpečný.
28. Co se týká dalších závěrů znalce Ing. M., odkazuje žalobce znovu na svůj žalobní návrh ze dne 17. 6. 2016, kde uvádí další rozpory ve znaleckém posudku a jeho doplnění (reakční doby řidičů, možnosti odvrácení střetu apod.).

29. Řízení před Okresním soudem v Rychnově nad Kněžnou bylo vedeno jednostranně s tím, že viníkem dopravní nehody je pouze a jen žalobce, aniž by soud, resp. orgány činné v trestním řízení v průběhu řízení před samotným zahájením soudního řízení i v rámci samotného soudního řízení vzaly do úvahy odpovědnost či spoluodpovědnost řidiče P. Věcí se zabýval i Krajský soud v Hradci Králové, který se jako jediný žalobce zastal, když uvedl, že je třeba věnovat pozornost, zda řidič P. přizpůsobil rychlost jízdy povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, zda jel jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled apod. Krajský soud v Hradci Králové přímo uvedl, že je třeba zjistit, jaké byly konkrétní reakční doby, vč. možnosti zabránit nehodovému ději ze strany řidiče P. S tímto se prvoinstanční soud, ale i žalovaný vůbec nevyrovnal. Proto žalobce navrhoval nový znalecký posudek či alespoň doplnění znaleckého posudku.

V. Skutková zjištění a právní závěry krajského soudu

30. Pokud jde o právní posouzení věci, považuje na tomto místě krajský soud za vhodné připomenout, vzhledem ke způsobu formulace žalobních bodů, že ačkoliv je povinností orgánů veřejné moci svá rozhodnutí řádně odůvodnit, nelze tuto povinnost interpretovat jako požadavek detailní odpovědi na každou námitku (ve vztahu k soudům srov. např. odst. 61 rozsudku Evropského soudu pro lidská práva ve věci Van de Hurk v. Nizozemí). Nadto je třeba si uvědomit, že orgán veřejné moci na určitou námitku může reagovat i tak, že v odůvodnění svého rozhodnutí prezentuje od názoru žalobce odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní. Tím se s námitkami účastníka řízení vždy - minimálně implicitně - vypořádá. Nelze proto bez dalšího uzavřít, že absence odpovědi na ten či onen argument žalobce v odůvodnění žalovaného rozhodnutí (či rozhodnutí soudu) způsobuje nezákonnost rozhodnutí či dokonce jeho nepřezkoumatelnost. Takovýto přístup by totiž mohl vést zejména u velmi obsáhlých podání, případně podání obsahujících námitky vymykající se rozumnému náhledu na věc, až k absurdním důsledkům a k porušení zásady efektivity a hospodárnosti řízení. Podstatné je, aby se správní orgán (či následně správní soud) vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9Afs 70/2008 – 13).
31. Zároveň je nutné dodat, že rozsah reakce soudu na konkrétní námitky je co do šíře odůvodnění spjat s otázkou hledání míry. Proto zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 – 13, všechna rozhodnutí Nejvyššího správního soudu citovaná v tomto rozsudku jsou dostupná na www.nssoud.cz) případně (za podmínek tomu přiměřeného kontextu) i s akceptací odpovědi implicitní (což připouští i Ústavní soud – srov. např. usnesení ze dne 18. 11. 2011, sp. zn. II. ÚS 2774/09, odstavec 4. odůvodnění, usnesení ze dne 11. 3. 2010, sp. zn. II. ÚS 609/10, odstavec 5. odůvodnění, usnesení ze dne 7. 5. 2009, sp. zn. II. ÚS 515/09, odstavec 6. odůvodnění, či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2011, č. j. 4 Ads 58/2011 – 72, atd.). Tzn., že na určitou námitku lze reagovat i (např.) tak, že v odůvodnění svého rozhodnutí soud prezentuje od názoru žalobce odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní tak, že toto zdůvodnění poskytuje dostatečnou oporu výroku rozhodnutí. Ústavní soud v této souvislosti konstatoval, že: „není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná.“ (srov.

nález ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, bod 68; srov. obdobně též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 3. 2013, č. j. 8 Afs 41/2012 - 50, bod 21, nebo ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 Afs 44/2013 - 30, bod 41, popř. ze dne 3. 7. 2013, č. j. 1 As 17/2013 - 50, bod 17). Ostatně i Ústavní soud v případě, že námitky stěžovatelů nejsou způsobilé změnit výrok rozhodnutí, tyto nevypořádává (srov. např. bod 24. nálezu ze dne 28. 5. 2009, sp. zn. II. ÚS 2029/08; Ústavní soud zde uvedl, že: „*Ústavní soud se nezabýval dalšími námitkami stěžovatelky, protože by rozhodnutí o nich nebylo způsobilé změnit výrok.*“), neboť si je plně vědom toho, že požadavky kladené na orgány veřejné moci - pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami adresátů jejich aktů - nesmí být přemrštěné. Takové přehnané požadavky by byly výrazem přepjatého formalismu, který by ohrožoval funkčnost těchto orgánů, především pak jejich schopnost efektivně (zejména v přiměřené době a v odpovídajícím rozsahu) plnit zákonem jim uložené úkoly.

32. K tomu lze ještě uvést, že povinnost posoudit všechny žalobní námitky neznamená, že krajský soud je povinen reagovat na každou dílčí argumentaci a tu obsáhle vyvrátit, když jeho úkolem je vypořádat se s obsahem a smyslem žalobní argumentace (srov. rozsudek NSS ze dne 3. 4. 2014, č. j. 7 As 126/2013-19). Anebo jak uvedl NSS v rozsudku ze dne 24. 4. 2014, č. j. 7 Afs 85/2013, který lze aplikovat nejen na odůvodnění rozsudku soudu, ale analogicky a logicky i na odůvodnění rozhodnutí správních orgánů:

„...přestože je třeba z hlediska ústavních principů důsledně trvat na povinnosti dostatečného odůvodnění rozhodnutí, nemůže být tato povinnost chápána dogmaticky. Rozsah této povinnosti se totiž může měnit podle povahy rozhodnutí a musí být posuzován s ohledem na okolnosti každého jednotlivého případu. Podstatné podle názoru Nejvyššího správního soudu je, aby se správní soud ve svém rozhodnutí vypořádal se všemi stěžejními námitkami účastníka řízení, což může v některých případech konzumovat i vypořádání některých dílčích a souvisejících námitek. Absence výslovného posouzení dílčí žalobní námítky, která souvisela s námitkami stěžejními, za situace, kdy městský soud v odůvodnění napadeného rozsudku dospěl k věcně správnému závěru, že stěžovatel neunesl v daňovém řízení důkazní břemeno, neboť důkazy jím předložené neprokázaly u sporných obchodních případů splnění podmínek pro uplatnění nároku na odpočet DPH, nepůsobuje jeho nepřezkoumatelnost. V této souvislosti lze odkázat např. na nález Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2004, sp. zn. II. ÚS 67/04, v němž bylo zdůrazněno, že z hlediska splnění náležitostí rozhodnutí není povinností soudu se v jeho odůvodnění speciálně vyjadřovat ke všem jednotlivým argumentům účastníka podporujícím jeho konkrétní a z hlediska sporu pouze dílčí tvrzení, pokud stanovisko k nim jednoznačně a logicky vyplývá ze soudem učiněných závěrů.“

33. Dále platí, že samu okolnost, že soud nepřisvědčil argumentaci účastníka řízení, nelze bez dalšího považovat za porušení jeho práv. Právo na spravedlivý proces nelze vykládat tak, že jde o právo jednotlivce na vyhovění jeho návrhu či na rozhodnutí v jeho prospěch (srov. např. usnesení Ústavního soudu ze dne 20. 10. 2011, sp. zn. III. ÚS 2773/11, dostupné /stejně jako všechna v tomto rozsudku citovaná rozhodnutí Ústavního soudu/ na <http://nalus.usoud.cz>).
34. Krajský soud dále předesílá, že není smyslem soudního přezkumu stále dokola podrobně opakovat již jednou vyřčené, a proto se může soud v případech shody mezi názorem soudu a odůvodněním žalobou napadeného rozhodnutí odkazovat na toto odůvodnění (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 7. 2007, č. j. 8 Afs 75/2005-130, publikovaný pod č. 1350/2007 Sb. NSS, či rozsudky téhož soudu ze dne 2. 7. 2007, č. j. 4 As 11/2006-86, a ze dne 29. 5. 2013, č. j. 2 Afs 37/2012 - 47).

A nyní k jednotlivým žalobním bodům:

35. K projednání žaloby nařídil krajský soud na den 5. 4. 2019 jednání. Zúčastnil se jej pouze zástupce žalobce a veřejnost. Žalovaný svoji neúčast při jednání předem písemně omluvil, a pokud jde o osoby zúčastněné na řízení, ty se jednání nezúčastnily, přestože k němu byly řádně obeslány. Projednání žaloby v nepřítomnosti žalovaného a osob zúčastněných na řízení nebránila žádná skutečnost (viz § 49 odst. 3 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, v platném znění (dále jen „s.ř.s.“). Žalobce, respektive jeho zástupce, setrval při jednání krajského soudu na žalobě v celém rozsahu. Poté krajský soud přezkoumal žalované rozhodnutí podle části třetí, hlavy první a druhé, dílu prvního s.ř.s., přičemž dospěl k následujícím zjištěním a právním závěrům.
36. Žalovaný předně konstatoval v odůvodnění žalovaného rozhodnutí podstatu žalobcova protiprávního jednání, spočívajícího v tom, že porušil ustanovení § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle něhož řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci. Zároveň popsal jednání, jímž se tohoto protiprávního skutku dopustil. Poté podrobně rozvedl žalobcovy odvolací námitky (jakož i poškozené ZADO Velká Bystřice s.r.o.), které jsou v podstatě totožné s těmi, které žalobce uvedl i v žalobě. Žalovaný se vypořádal s odvolacími námitkami v bodu V. odůvodnění žalovaného rozhodnutí následujícím způsobem:

„K námitkám obviněného odvolací správní orgán uvádí, že použití důkazů získaných v trestním řízení pro účely důkazního řízení správního je zásadně přípustné. Nutno navíc říci, že by bylo v rozporu s požadavkem efektivitivy správního řízení, aby správní orgány vyhotovovaly určité znalecké posudky či jiná odborná stanoviska, pokud již takovéto důkazy byly v jiném řízení vyhotoveny, a jsou pro správní věc použitelné (srov. s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 5.11.2014, č.j. 1 As 168/2014, dostupný na www.nssoud.cz).

V posuzovaném případě byl znalec Ing. M. M. přibrán do trestního řízení opatřením Policie České republiky ze dne 12.2.2014, č.j. KRPH-2667-83/TČ-2013-050771, podle § 105 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). Dne 3.6.2014 vyhotovil tento znalec posudek č. 3449/2014 ve věci provedení analýzy nehodového děje pro účely trestního řízení. Na základě žádosti ze dne 2.2.2015, č.j. 1T 113/2013-273, Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou vypracoval též znalec doplněk posudku ze dne 3.6.2014. Těmito znaleckými posudky byl proveden v trestním řízení důkaz, uvedený znalec byl u hlavního líčení dne 5.1.2015 a 2.2.2015 vyslechnut. Následně Okresní soud v Rychnově nad Kněžnou usnesením ze dne 8.4.2015, č. j. 1T 113/2013-327, rozhodl o postoupení trestní věci k projednání Městskému úřadu Rychnov nad Kněžnou, protože se nejedná o trestný čin, avšak obviněného skutek by mohl být posouzen jako přestupek.

Mohou-li být podle § 50 odst. 1 správního řádu podklady pro vydání rozhodnutí podklady od jiných orgánů veřejné moci (tedy nepochybně i od Policie České republiky či okresního soudu rozhodujícího v trestní věci), lze nepochybně dospět k závěru, že důkazní prostředky opatřené v souladu se zákonem v trestním řízení jsou důkazními prostředky, kterými lze provést důkaz v následném správním řízení.

K možnosti správního orgánu rozhodovat na základě důkazů provedených v trestním řízení se Nejvyšší správní soud vyjádřil v rozsudku ze dne 27.8.2014, č.j. 1 As 97/2014-39, v němž uvedl, že „souhlasí se závěrem krajského soudu, podle nějž obecně nic nebrání tomu, aby správní orgán, kterému je postoupena věc, v níž bylo původně vedeno trestní řízení, v navazujícím přestupkovém řízení rozhodl na základě důkazů provedených v trestním řízení. Lze předpokládat, že zpravidla bude skutkový stav zjištěný orgány činnými v trestním řízení možno považovat za dostatečný a bylo by ne hospodárné a nadbytečné provádět dokazování ve správním řízení opětovně.“ Samozřejmě nelze vyloučit, že v konkrétních případech bude nutné dokazování doplnit, v nynějším případě však správní orgán neshledal, že by tomu tak bylo. Obecně není v takovém případě povinen znovu provádět dokazování (či dokazování doplňovat) ani krajský úřad nebo soud ve správním soudnictví při následném přezkumu rozhodnutí správního orgánu, neboť správní soudnictví (byť se v něm uplatňuje zásada plné jurisdikce a soud může za určitých okolností dokazování doplnit) je založeno převážně na kasačním principu. Odvolací správní orgán dospěl k závěru, že správní orgán I. stupně vycházel z dostatečně zjištěného skutkového stavu a tento svůj závěr řádně odůvodnil.

Možnost využití důkazů získaných v trestním řízení i v řízení vedeném správním orgánem ostatně připustil Nejvyšší správní soud i ve svých rozsudcích ze dne 30.1.2008, č.j. 2 AfS 24/2007-119, a ze dne 22.7.2009, č.j. 1 AfS 19/2009-57. Přesto, že se uvedené rozsudky vztahují k řízení daňovému a k odlišné skutkové situaci, přisvědčují závěru, že obecně je možné ve správním řízení použít jako podklad rozhodnutí i důkazy získané v souladu se zákonem v řízení trestním.

Odvolací správní orgán se proto ztotožňuje se závěry správního orgánu I. stupně, který užil důkazy z trestního řízení. Námitka obviněného je proto nedůvodná.

Důkazy provedené v trestním řízení mohou být podkladem pro rozhodnutí, přičemž účastníci řízení měli možnost se k těmto důkazům vyjádřit, o čemž svědčí vyhotovený „Protokol o ústním jednání v řízení o přestupku“ ze dne 3.11.2015. Obviněný se k věci písemně vyjádřil v přípise ze dne 13.11.2015, v němž navrhl výslech řidiče P. a vypracovat nový znalecký posudek. K námitce nepořízení nového znaleckého posudku odvolací správní orgán uvádí, že je pouze na uvážení správního orgánu, jaké důkazní prostředky ke zjištění stavu věci užije. Dospěl-li správní orgán k závěru, že důkazy, které převzal z předcházející fáze trestního řízení, včetně výslechu svědků jsou dostačující k prokázání skutečného stavu věci, nebyl povinen vyžadovat nový posudek.

Podle § 52 správního řádu jsou účastníci řízení povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení. Správní orgán není návrhy účastníků vázán, vždy však provede důkazy, které jsou potřebné ke zjištění stavu věci.

Z judikatury Nejvyššího správního soudu vyplývá, že má-li správní orgán za to, že byl dostatečně zjištěn skutkový stav, není jeho povinností provést každý navržený důkaz. Rozhodnutí o tom, které z navržených důkazů provede, však není věcí libovůle správního orgánu. Správní orgán je povinen odpovědně vážit, které důkazy je třeba provést, zda je potřebné stav dokazování doplnit a posuzovat důvodnost návrhů stran na doplnění dokazování. Pokud některé z navržených důkazů neprovede, musí přesvědčivě zdůvodnit, proč se tak stalo (srov. rozsudky ze dne 13.11.2009, č.j. 5 As 29/2009-48 či ze dne 19.1.2010, č.j. 2 As 54/2009-56).

Lze uzavřít, že správní orgán I. stupně v odůvodnění svého rozhodnutí objasnil svůj postup a úvahu, proč nepřistoupil k provedení důkazu revizním znaleckým posudkem.

Ve věci dopravní nehody byl ustanoven soudní znalec z oboru doprava - posuzování příčin dopravních nehod Ing. M. M. Z vypracovaného posudku (list spisu č. 176 - 217 a č. 308 - 312) vyplývá, že pohyb nákladní soupravy DAF s přívěsem je dán úmyslem řidiče vyjet na hlavní silnici a odbočit zde vlevo ve směru na obec Vamberk. Nákladní souprava se po celou dobu pohybovala ve sklonových poměrech - ve stoupání. Souprava byla naložená a pohybovala se po vozovce s poměrně výrazně sníženou adhezí. Tomu odpovídal i průběh jízdy, kdy docházelo k prokluzu kol tažného vozidla. Do místa střetu ujela souprava vzdálenost cca 26 až 29 m v čase 15 až 17 s a dosahovala rychlosti 8 až 10 km/h. V době, kdy se již tažné vozidlo nacházelo celým svým profilem v levém jízdním pruhu na hlavní silnici, ale tažený přívěs byl ještě do určité míry situován v protisměrném jízdním pruhu, naráží do levé střední až levé zadní části tohoto přívěsu levá přední část tahače MAN, který se v této době pohybuje po hlavní silnici ve směru od obce Vamberk ve svém pravém jízdním pruhu. Tímto nárazem je přívěs částečně odražen vpravo a poté nákladní souprava DAF s přívěsem zastavuje ve zjištěném konečném postavení.

Nákladní souprava tahače MAN s návěsem se v době cca 1 minutu před dopravní nehodou pohybuje rychlostí cca 60 km/h. Ze záznamu tachografu je zřejmé, že řidič postupně snižuje rychlost jízdy na cca 50 km/h. Na vzniklou situaci reaguje řidič v době cca 7 až 8 s před střetem, kdy se souprava nachází ve vzdálenosti cca 90 m před křižovatkou. K aktivnímu brzdění pak dochází v době cca 6 s před střetem, kdy se souprava nachází ve vzdálenosti cca 70 m před křižovatkou. V době střetu byla rychlost návěsové soupravy cca 27 až 30 km/h. Nákladní souprava se po celou dobu pohybuje ve svém jízdním pruhu, přibližně v jeho střední části. Po střetu s přívěsem SVAN návěsová souprava zastavuje ve zjištěném konečném postavení.

V době, kdy řidič s vozidlem DAF najížděl nebo stál na začátku krajnice, neměl ještě ve svém výhledu (tedy ve výhledu v zrcadle) možnost registrovat příjíždějící soupravu MAN s návěsem. V okamžiku, kdy vozidlo DAF začalo najíždět do koridoru hlavní silnice, bylo již možné ve výhledovém zrcadle registrovat vozidlo MAN, které se v této době nacházelo ve vzdálenosti cca 140 m.

Řidič tahače MAN mohl poprvé registrovat vozidlo DAF v přímém výhledu v době, kdy vozidlo DAF najíždělo do koridoru hlavní silnice a nacházelo se někde v jízdním pruhu, ve kterém k místu dopravní nehody příjížděla návěsová souprava. Přesně vymezit vzájemnou polohu nákladních souprav nelze, protože jízda soupravy DAF s návěsem nebyla z důvodu prokluzování kol rovnoměrná. Obecně lze tuto vzdálenost vymezit cca 100 až 120 m.

Znalec posoudil výpovědi obou řidičů k průběhu dopravní nehody a uvedl, že ve výpovědi řidiče tahače MAN nelze akceptovat tu její část, kde řidič uvádí, že v době, kdy byl vzdálen od křižovatky 20 až 50 m, začala nákladní souprava DAF s přívěsem najíždět do křižovatky. Z provedené analýzy je zřejmé, že v době, kdy vozidlo DAF s přívěsem začalo najíždět na hlavní silnici, se nákladní souprava tahače MAN s návěsem musela nacházet ve vzdálenosti podstatně delší. Pokud se týká řidiče nákladní soupravy DAF s přívěsem, ten ve své výpovědi uvedl, že v době, kdy začal najíždět na hlavní silnici, neměl ve výhledu nákladní soupravu příjíždějící k místu dopravní nehody ve směru od obce Vamberk. Zde je třeba uvést, že toto tvrzení platí pro situaci, kdy řidič najížděl na krajnici hlavní silnice. V okamžiku, kdy se již nacházel na rozhraní krajnice a hlavní silnice, nákladní návěsová souprava příjíždějící ze směru od obce Vamberk se nacházela ve vzdálenosti cca 140 m, tedy pro řidiče vozidla DAF byla registrovatelná ve výhledovém zrcadle.

Nákladní souprava DAF s přívěsem, tím za jaké situace začala najíždět na hlavní silnici, vytvářela pro vozidla pohybující se po hlavní silnici překážku, na kterou řidiči těchto vozidel, v tomto případě řidič nákladní soupravy MAN s návěsem, byl nucen reagovat. Vozidlo DAF s taženým přívěsem tak vytvářelo pro vozidlo MAN s návěsem překážku, přičemž průběh pohybu vozidla DAF s přívěsem se nedal jednoznačně odhadovat, protože tento pohyb nebyl plynulý a rovnoměrný, ale z důvodu prokluzu kol se jevil do určité míry jako nepředvídatelný.

K možnosti zabránění dopravní nehodě znalec uvedl, že k dopravní nehodě došlo na vozovce s výrazně sníženou adhezí, kde obě naložené nákladní soupravy se pohybovaly ve sklonových poměrech. V tomto směru tedy brzdné, ale i akcelerační, schopnosti vozidel byly významným způsobem omezené. Tyto okolnosti tedy jednoznačně ovlivnily průběh jízdy, ale i případné reakce řidičů. Pokud by tedy řidič soupravy DAF s přívěsem v době, kdy mohl poprvé registrovat ve výhledovém zrcadle tahače MAN, na tuto situaci reagoval zastavením nákladní soupravy, potom by s ohledem na nízkou rychlost (3 až 4 km/h) a sklonové poměry dokázal zastavit prakticky na místě, takže by přední část vozidla DAF zasahovala minimálně do koridoru hlavní silnice nebo by naopak v důsledku sklonu, stačil ještě mírně couvat směrem do ústí silnice vedlejší. V takovém případě by k dopravní nehodě nedošlo. V daném případě mohl také řidič na křižovatce odbočit na hlavní silnici vpravo, kde rozjezd soupravy mohl být výrazně plynulejší a na nejbližším vhodném místě se pak otočit (např. u BČS, která je od křižovatky vzdálena cca 300 m). S ohledem na uváděné výhledové poměry je zřejmé, že řidič tahače MAN reaguje na vyjíždějící nákladní soupravy DAF s přívěsem v době, kdy se přední část vozidla DAF dostává do jeho přímého výhledu. Za normálních okolností by tato vzdálenost stačila na zastavení nákladní návěsové soupravy. Naložená souprava se ale pohybovala ve sklonu - v klesání, na vozovce se sníženou adhezí, kde intenzita brzdění byla výrazně omezena. Přestože souprava se v těchto místech pohybovala rychlostí povolenou, nebylo v silách řidiče snížit rychlost do té míry, aby střetu s přívěsem dokázal zabránit. Naložená nákladní souprava by potřebovala na snížení rychlosti nebo na zastavení podstatně delší dráhu, nežli by to bylo na vozovce suché.

Správním orgán se se závěry znalce Ing. M. M. plně ztotožňuje. S ohledem na výhledové poměry to byl řidič nákladní soupravy DAF s přívěsem, který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní komunikaci. Zároveň tento řidič jako jediný mohl svým jednáním zabránit dopravní nehodě, řidič vozidla jedoucí po hlavní komunikaci dopravní nehodě zabránit nemohl.

Ve věci se u Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou konala hlavní líčení:

- dne 24.11.2014 (list spisu č. 245 - 248) - kdy proběhl výslech obžalovaného T. R. k výsledku svědka A. P. a byl čten znalecký posudek MUDr. M. D..
- dne 5.1.2015 (list spisu č. 264 - 268) - kdy proběhl výslech svědka A. Nevěřila a výslech znalce Ing. M. M.. Výslech svědka Nevěřila nepřinesl k průběhu dopravní nehody žádné relevantní poznatky.
- dne 2.2.2015 (list spisu č. 278 - 285) - kdy proběhl výslech svědka prap. M. K. výslech znalce MUDr. M. D., Ph.D., výslech znalce Ing. M. M. Z výsledku policisty mimo jiné vyplynulo, že v době dopravní nehody bylo na místě osazeno výhledové zrcadlo. K možnému snížení výhledu přes zrcadlo kvůli povětrnostním podmínkám znalec Ing. M. M. uvedl, že by řidič T. R. musel vidět odraz světla z vozidla příjíždějícího po hlavní pozemní komunikaci, nehledě na přímou vzájemnou viditelnost.

- dne 1.4.2015 (list spisu č. 316 - 320) - kdy proběhl výslech znalce Ing. M. M., byl čten doplněk znaleckého posudku MUDr. M. D., Ph.D. a dokazování bylo ukončeno.

37. Dne 8.4.2015 bylo Okresním soudem v Rychnově nad Kněžnou vyhlášeno usnesení, kterým byla trestní věc proti T. R. postoupena Městskému úřadu v Rychnově nad Kněžnou.
(-)

Odvolací správní orgán po pečlivém posouzení všech podkladů dospěl k závěru, že dopravní nehodu zavinil obviněný T. R., který nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci. Pokud obviněný opravdu pozorně sledoval situaci v silničním provozu, musel by zleva příjezdějící nákladní vozidlo registrovat nejdříve ve výhledovém zrcadle (nebo alespoň světla přibližujícího se vozidla, která by byla viditelná i v např. oroseném zrcadle) a později toto vozidlo mohl registrovat pouhým pohledem vlevo a to na dostatečnou vzdálenost, aby na toto mohl reagovat např. tím, že by nepokračoval v zamýšleném úkonu vjíždění na hlavní pozemní komunikaci, kdy měl zohlednit nejen nepříznivé povětrnostní podmínky (sníh na vozovce) ale i sklonové poměry, rozměry a váhu nákladní soupravy. Ve věci zavinění dopravní nehody se správní orgán ztotožňuje se závěry Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou, tak Krajského soudu v Hradci Králové a uvádí, že o zavinění dopravní nehody nemá pochyb. Provedení dalších navrhovaných důkazů považuje za nadbytečné, jelikož by nebyly zjištěny žádné nové a zásadně odlišné skutečnosti, ze kterých by bylo možno vycházet. “

38. Krajský soud se s těmito závěry žalovaného plně ztotožňuje, a proto na ně v dalším i odkazuje, neboť jinak by jen jinými slovy musel říkat totéž. Žalobu tak nemá za důvodnou, nicméně k věci dodává ještě následující. Především to, že příčina dopravní nehody je zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání přestupku. Není proto v přezkoumávané věci bez významu, zda ke střetu vozidel došlo vinou neopatrné jízdy řidiče vjíždějícího na hlavní silnici, nebo řidiče po hlavní silnici jedoucího, jak tvrdí žalobce. Daná otázka přitom již byla soudy dostatečně judikována, např. v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62.

39. Žalobce byl uznán vinným ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 8 zákona o silničním provozu, kterého se dopustí fyzická osoba, která nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě. Tyto případy jsou upraveny v § 22 odst. 1 téhož zákona, podle něhož „Řidič příjezdějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech příjezdějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.“

40. Jak krajský soud ze správního a soudního spisu o daném skutku (viz výše předmět řízení) zjistil, bylo o něm nejprve vedeno trestní řízení, v němž Okresní soud v Rychnově nad Kněžnou rozhodl usnesením ze dne 8. 4. 2015, č. j. 1 T 113/2013-327, o postoupení věci Městskému úřadu v Rychnově nad Kněžnou. Okresní soud totiž shledal, že obžalovaný (tj. v nynějším řízení žalobce) se sice dopustil protiprávního jednání, avšak nenaplnil znaky přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. K otázce zavinění dopravně nehodového děje mimo jiné uvedl, že „...bylo nutno vzít v úvahu, že v inkriminované době byly ztížené adhezivní podmínky na zledovatělé vozovce. Vzhledem k závěru jmenovaného dopravního znalce v hlavním líčení, s nimiž se soud plně ztotožnil, rozhodl soud v rámci posouzení otázky předběžné, že výlučné a primární zavinění na dopravně nehodovém střetu obou motorových vozidel (s přívěsem a

návěsem), je na straně obžalovaného, který porušil ust. § 22/1 z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, když nedal přednost v jízdě po hlavní silnici příjezdějícímu vozidlu řízenému A. P. Dle názoru soudu se tak stalo proto, že obžalovaný předpokládal, že stihne křižovatkou projet, a odbočit vlevo, ještě před příjezdem nákladní soupravy řízené poškozeným, což se však obžalovanému s ohledem na délku své řízené soupravy, její váhu, sklonové poměry a sníženou adhezi, nepodařilo. Těchto skutečností si musel být obžalovaný vědom, respektive si jich měl být vědom.“

41. O stížnosti státního zástupce proti tomuto usnesení rozhodl Krajský soud v Hradci Králové rozhodnutím ze dne 4. 6. 2015, č. j. 11To 201/2015-345, a to tak, že ji zamítl. Mimo jiné v něm uvedl, že „Vzhledem k námitkám obžalovaného, který přenášel zavinení dopravně nehodového děje na řidiče (poškozeného) A. P., byly podrobně hodnoceny všechny výpovědní údaje obžalovaného i poškozeného A. P. v kontextu s protokolem o nehodě v silničním provozu, plánkem místa nehody a fotodokumentačními materiály a zvláště pak v návaznosti na vystoupení znalce z oboru dopravy se zvláštní specializací na posuzování příčin dopravních nehod, ing. M. M. Jeho průběžně opakované výsledky v hlavním líčení zachycovaly primární písemný znalecký posudek i s navazujícími doplňky.“ V následně vedeném přestupkovém řízení před správními orgány pak bylo prokázáno, že se žalobce shora uvedeného přestupku dopustil.

42. Skutková a právní situace dané věci - dopravní nehody spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím z vedlejší silnice, která se s hlavní silnicí kříží, není nikterak zvláštní. Proto k ní existuje řada judikatury, ze které je možno znovu zmínit rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, č. j. 7 As 91/2012-62, v němž se k danému problému uvádí následující:

„Zásadně totiž platí, že příčinou dopravní nehody spočívající ve srážce vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím na tuto hlavní silnici z vedlejší silnice je nedání přednosti v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici. K této otázce lze poukázat zejména na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 2. 2009, č. j. 7 Tdo 38/2009, v němž se uvádí: „V posuzovaném případě spočívala dopravní nehoda ve střetu dvou vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší silnicí, přičemž vozidlo obviněného jelo po hlavní silnici a vozidlo poškozeného vjelo do křižovatky z vedlejší silnice. Obecně vzato, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům příjezdějícím po hlavní silnici. Samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na povinnosti řidiče příjezdějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě řidiči příjezdějícímu po hlavní silnici. Přednost řidiče jedoucího po hlavní silnici tedy nezaniká jen v důsledku toho, že tento řidič jede nedovolenou rychlostí. Příčinou střetu pak je skutečnost, že řidič příjezdějící po vedlejší silnici nedal přednost. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam, a to v podstatě jen z hlediska míry následku vzniklého ze střetu, za který ovšem primárně odpovídá řidič vozidla příjezdějícího z vedlejší silnice. Tyto zásady vyplývají z toho, že porovnají-li se povinnosti obou řidičů, je povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě bez dalšího již samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, protože se vždy týká situace, v níž jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy. Porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit samo o sobě nevede ke vzniku takového nebezpečí a zakládá ho teprve ve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu, jakými jsou např.

přítomnost dalších účastníků provozu, hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa či úseku apod.

Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči příjezdějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. Jde o to, že jen v důsledku vysoké rychlosti vozidla jedoucího po hlavní silnici řidič vozidla příjezdějícího po vedlejší silnici i při snaze dát přednost objektivně nemůže bezpečně provést jízdní manévry spočívající v projetí křižovatky. Typickým rysem takové situace je to, že řidič, který jinak je povinen dát přednost v jízdě, jen v důsledku vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy již není reálné, aby mu přednost skutečně dal. Zároveň je třeba zdůraznit, že nedání přednosti tu nesmí být důsledkem toho, že řidič příjezdějící po vedlejší silnici pominul nějakou významnou okolnost, kterou mohl běžně vnímat nebo kterou mohl snadno předvídat. V tomto smyslu je třeba brát v úvahu rozhodnutí č. 45/2005 Sb. rozh. tr., na které v napadeném rozsudku odkázal Krajský soud v Ostravě.“

(-)

Nový výrok o vině obviněného trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. již je slučitelný se zásadami vyjádřenými v usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 2. 2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009. Soudy nově rozhodly poté, co konstatovaly, že tu jsou dvě příčiny střetu, a sice jednak to, že poškozený nedal přednost v jízdě obviněnému, jednak to, že obviněný výrazně (téměř dvojnásobně) překročil povolenou rychlost. Zároveň soudy se zřetelem ke konkrétním okolnostem, ovlivněným zejména nevhodným stavebně technickým řešením křižovatky, její menší přehledností, povahou a hustotou provozu, přiměřeně zhodnotily stupeň příčinného významu porušení povinností obou účastníků nehody pro samotnou srážku a míru jejích následků. Toto hodnocení pak vyznělo v odpovídající závěr, že s ohledem na významné spoluzavinění poškozeného není důvodu kvalifikovat jednání obviněného podle přísnějšího ustanovení § 224 odst. 2 tr. zák., když primární příčinou střetu bylo to, že poškozený nedal přednost, nelze pominout, že tu byly dostatečné důvody k tomu, aby za další příčinu bylo považováno překročení povolené rychlosti obviněným. Tyto důvody spočívají v tom, že již samotné uspořádání křižovatky místní komunikace zcela okrajového významu se čtyřproudovou velmi frekventovanou hlavní silnicí objektivně ztěžovalo projetí křižovatky vozidlům příjezdějícím po místní komunikaci. Ostatně ze spisu je patrné, že křižovatka byla obecně označována za "křižovatku smrti", za "šílenou křižovatku" apod. Omezení rychlosti jízdy na hlavní silnici na 50 km/h se tedy jeví jako nutné pro to, aby se řidičům příjezdějícím na křižovatku po místní komunikaci, byť mají povinnost zastavit a dát přednost v jízdě, vůbec umožnilo bezpečné projetí křižovatky. V této spojitosti je významné zjištění, že obviněný velmi dobře znal kritický úsek. Z toho vyplývá, že pro něho byl seznatelný také význam omezení rychlosti jízdy v tomto úseku. Mohl tedy snadno předvídat, že při tak velkém překročení povolené rychlosti, k jakému se uchýlil, se může ocitnout v situaci, kdy nebude schopen reagovat na přítomnost vozidla, které případně vjede do křižovatky z vedlejší silnice. Navíc tu byly ještě další okolnosti, jimiž byla reakce obviněného na takovou situaci znesnadněna, zejména to, že obviněný jel v levém jízdním pruhu, předjížděl rozměrné nákladní vozidlo jedoucí v pravém jízdním pruhu a měl tímto vozidlem zakrytý výhled do zóny, v níž se pohybovalo vozidlo vjíždějící do křižovatky z vedlejší silnice. Obviněný téměř dvojnásobným překročením povolené rychlosti jízdy navodil takový průběh dopravní situace, že vozidlo, které mu jinak mělo dát přednost, nestačilo včas projet křižovatkou, a sám se

zbavil možnosti na přítomnost tohoto vozidla v křižovatce adekvátně reagovat. Pokud poškozený nedal přednost, bylo to spíše důsledkem chybného vyhodnocení situace v silničním provozu než projevem nějaké zásadní nedisciplinovanosti. Spolupůsobení obou příčin střetu bylo v konkrétní situaci srovnatelné a žádná z nich nepřevažovala natolik, aby ji bylo možno označit za dominantní. Za tohoto stavu je výrok o vině, v kterém bylo jednání obviněného posouzeno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., aniž bylo zároveň použito kvalifikace podle § 224 odst. 2 tr. zák., proporcionálním vyjádřením míry, v níž se na nehodě podíleli oba účastníci střetu.“

43. Citovaná usnesení Nejvyššího soudu jsou východiskem i pro posouzení dané přestupkové věci žalobce. Řidič tahače MAN s návěsem podle nich zásadně nemůže být příčinou dopravní nehody, neboť jel po hlavní silnici a měl přednost před vozidlem vjíždějícím na ni z vedlejší silnice, které řídil žalobce. Jeho jednání by přesto mohlo být příčinou dopravní nehody zcela výjimečně, a to tehdy, pokud by existovaly typově podobné okolnosti jako v případě řešeném v citovaných usneseních Nejvyššího soudu. Odpovědnost řidiče P. by tedy přicházela v úvahu za kumulativního splnění následujících dvou podmínek.

1) Jmenovaný by musel v extrémní míře porušit stanovený rychlostní limit či jiné povinnosti plynoucí mu ze zákona o silničním provozu (zde se nabízí i žalobcem tvrzené „nebrždění“ v souvislosti s jeho povinností dle § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, podle něhož 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), přičemž tato porušení by musela být zaviněná. Nic takového ovšem nebylo zjištěno. Jak vyplývá ze znaleckého posudku Ing. M., byla v daném místě povolena nejvyšší rychlost 60 km/hod a řidič P. jel rychlostí dokonce nižší, a to 50 km/hod v okamžiku, kdy začal brzdit. Podle znaleckého posudku znalce mohl jmenovaný řidič vidět k místu dopravní nehody, ve směru od obce Vamberk do ústí vedlejší silnice na obec Záměl, na vzdálenost cca 85 až 95 m. Žalobce měl pro výhled k obci Vamberk (odkud přijížděla souprava MAN) při výjezdu z vedlejší silnice od obce Záměl (odkud žalobce jel) výhled ještě delší, a to prostřednictvím výhledového zrcadla za hranicí křižovatky. To totiž žalobci umožňovalo výhled na vzdálenost 131 m a podle fotodokumentace pořízené Policií ČR po nehodě dne 8. 1. 2013 bylo plně funkční (k nehodě došlo cca v 10:02 hodin).

44. Žalobce namítá, že nepřehlédl zleva přijíždějící vozidlo MAN s návěsem, to však podle krajského soudu platí pouze pro okamžik, než se žalobce do křižovatky rozjel. Bezprostředně poté je totiž musel vidět, a to nejprve ve směrovém zrcadle a následně přímo. V ten okamžik podle znalce (cca 70 m před křižovatkou) začíná tahač MAN brzdit. Jak k tomu znalec na straně 16 posudku uvedl: „*Přitom je zřejmé, že dosahované brzdné zpomalení na dané vozovce ve sklonových poměrech bylo poměrně malé.*“ Z uvedeného krajský soud rozhodně nedovozuje, že by řidič tahače MAN s návěsem nebrzdil, že by situaci podcenil, jak je namítáno v žalobě, nýbrž že jde o výsledek brždění adekvátní momentálnímu stavu vozovky v místě a změnám na ní v důsledku aktuální klimatické situace. V tom jej utvrzuje i samotný závěr znaleckého posudku na straně 26, podle něhož nebylo v silách řidiče tahače MAN snížit rychlost do té míry, aby střetu s přívěsem k vozidlu DAF, které řídil žalobce, zabránil.

45. Vzhledem k tomu krajský soud konstatuje, že žádné pochybení řidiče P. v jeho způsobu jízdy nezjistil, tedy že jmenovaný neporušil žádné z ustanovení zákona o silničním provozu, natož extrémním způsobem, což by jedině mohl být důvod jeho spoluzavinění na předmětné dopravní nehodě.

2) Porušení povinností stanovených zákonem o silničním provozu řidičem P. by pak dále muselo být natolik zásadní, aby žalobci fakticky znemožnilo splnění jeho povinnosti dát přednost v jízdě na hlavní silnici. Jak uvedl sám žalobce, do doby střetu s tahačem MAN se rozjížděl cca 16 vteřin. Již délka této doby dává odpověď na uvedenou otázku. Jinými slovy, kdyby žalobce zvládl manévr vyjetí z vedlejší komunikace na hlavní silnici v normálním čase, tedy v čase cca polovičním, k nehodě by nedošlo. Žalobce však podcenil danou situaci, když vyjížděl na hlavní silnici s plně naloženou nákladní soupravou značné délky (s nákladním přívěsem), do stoupání a za situace, kdy vzhledem k povětrnostním podmínkám měla kola soupravy sníženou přilnavost. V důsledku toho jí také na kluzké vozovce prokluzovala kola, což se logicky projevilo v délce trvání celého manévru. Krajský soud se tak plně ztotožňuje se závěry znalce Ing. M. správních orgánů zúčastněných na řízení, a to včetně toho, že žalobce mohl svým jednáním zabránit nehodě, pokud by se choval v intencích znaleckých závěrů. Mohl totiž rozjezd soupravy zastavit ihned poté, jakmile tahač MAN s návěsem měl možnost vidět i přímo, a to bez ohledu na zobrazení ve směrovém zrcadle. V té době totiž bylo vozidlo DAF řízené žalobcem najeto přední částí v koridoru silnice pouze cca 1,5 – 2 metry a stačilo jen nepokračovat v jízdě. V tom případě by souprava řízená žalobcem netvořila překážku silničnímu provozu. O těchto skutečnostech jednoznačně svědčí též Doplněk č. I ze dne 20. 2. 2015 ke znaleckému posudku znalce Ing. M., jímž byla částečně upravena vzdálenost, na kterou žalobce musel vidět tahač MAN. Tato úprava však nesvědčí ve prospěch žalobce, je tomu naopak, neboť s prodloužením délky rozhledu žalobce měl pochopitelně ještě více času na rozhodnutí, co udělat, aby nehodě předešel. Uvedené znalecké závěry má krajský soud za zcela logické a přiléhavé, včetně konstatování znalce, že nebylo od věci i zacouvat se soupravou DAF, když k tomu stačilo, vzhledem ke stoupání v místě, pouze „promáčknout“ spojku.

46. Jak je pak vidět z obsahu prvoinstančního správního rozhodnutí, správní orgán se závěrům znaleckého posudku Ing. M. věnoval velmi pečlivě. Zjištění, která přitom učinil a z nichž při rozhodování vycházel, rozvedl od strany šesté odůvodnění rozhodnutí ve věci až na stranu devátou. Zde také konstatoval, že provedení dalších důkazů považuje za nadbytečné, jelikož by podle něho nebyly zjištěny žádné nové a zásadně odlišné skutečnosti. Neshledal tedy potřebu ani nového – revizního znaleckého posudku, když měl dosavadní důkazy za dostatečné k rozhodnutí ve věci. Žalovaný se pak případné potřebě revizního posudku pro rozhodnutí v dané věci věnoval na straně třinácté žalovaného rozhodnutí, přičemž se ztotožnil se správním orgánem, že potřebný nebyl. Krajský soud tento závěr plně sdílí. Považuje totiž znalecký posudek Ing. M. za správný, logický a nevyvolávající žádné pochybnosti. Ostatně revizní posudek by se možná lišil o nějaký „*ten metr*“ či „*vteřinovou posloupnost*“, ale ani to by nemohlo mít v kontextu daného přestupku, jak vysvětlena otázka spoluzavinění výše, žádnou relevanci.

47. Pokud žalobce zpochybňoval skutkový stav věci v souvislosti s tvrzením, že nebyly zjištěny „*konkrétní reakční doby, vč. možnosti zabránit nehodovému ději*“, třeba konstatovat, že tyto skutečnosti byly zjištěny prostřednictvím odpovědí znalce Ing. M. na otázky č. 1 až 8 v závěru jeho znaleckého posudku č. 3449/2014 ze dne 3. 6. 2014.

Z nich je totiž časová linka, včetně popisu pohybu motorových vozidel účastných na dopravní nehodě v prostoru, zcela zřejmá a tím i reakce jejich řidičů. Jestliže se pak správní orgán a žalovaný ztotožnili se závěry Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou a Krajského soudu v Hradci Králové, jimi přijatými v trestním řízení ohledně nepotřebnosti dalšího dokazování, nezbyvá, než konstatovat, že i tato shoda má svůj význam, neboť svědčí o správnosti učiněných závěrů v tomto směru. K ostatním žalobním námitkám krajský soud uvádí, že se ztotožňuje se závěry žalovaného, podle nichž obecně nic nebrání tomu, aby správní orgán, kterému je postoupena věc, v níž bylo původně vedeno trestní řízení, v navazujícím přestupkovém řízení rozhodl na základě důkazů provedených v trestním řízení. Tuto otázku žalovaný velmi obsírně a přiléhavě osvětlil na straně 12. a dále odůvodnění žalovaného rozhodnutí (viz také výňatek z jeho rozhodnutí výše). Samozřejmě nelze vyloučit, že v konkrétních případech bude nutné dokazování doplnit, v nynějším případě však k tomu důvody nebyly.

48. Krajskému soudu tak nezbylo, než uzavřít, že to byl právě žalobce, kdo jednoznačně porušil zákonnou normu, když v rozporu s ustanovením § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici. Žalobce mohl a měl předvídat budoucí skutkový stav, tedy že může být účastníkem střetu s projíždějícím vozidlem, a tím i dopravní nehody, při níž může dojít k ublížení na zdraví a jiné škodě. Namísto toho se zřejmě mylně domníval, jak se následně ukázalo (v tom se krajský soud plně shoduje se závěry Okresního soudu v Rychnově nad Kněžnou - viz výše), že křížovatkou stihne projet a odbočit vlevo ještě před příjezdem nákladní soupravy MAN. Nedbalostní jednání žalobce má přitom krajský soud ve shodě s orgány veřejné správy za skutečnost natolik významnou pro vznik škodlivého následku, že ani žalobcovo tvrzené pochybení řidiče tahace MAN nemůže způsobit přerušení příčinného vztahu mezi právě jeho jednáním a vzniklým následkem. Ostatně ustálená judikatura hovoří o tom, že spoluzavinění, jehož se žalobce dovolával, nevede zásadně k exkulpaci pachatele. Mohlo by mít vliv pouze na výši sankce. A byl-li žalobce postižen pokutou ve výši pouhých 2.500,-Kč, dlužno konstatovat, že mu byla uložena nejnižší možná pokuta, že mu již nižší být uložena správním orgánem ani nemohla, a to ani v případě prokázání spoluzavinění na nehodě ze strany řidiče P..
49. Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem proto krajský soud žalobu ve výroku I. podle § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.

VI. Výrok o nákladech řízení

50. Ve věci byl úspěšný žalovaný, a proto by měl nárok na náhradu nákladů řízení podle § 60 odst. 1 s. ř. s. proti žalobci, který úspěch ve věci neměl. Krajský soud však nezjistil, že by žalovanému nějaké náklady řízení před krajským soudem vznikly. Proto bylo rozhodnuto o nákladech řízení, jak uvedeno ve výroku II. tohoto rozsudku.
51. Osoby zúčastněné na řízení mají podle § 60 odst. 5 s. ř. s. právo na náhradu jen těch nákladů, které jim vznikly v souvislosti s plněním povinností, které jim soud uložil. Žádné takové náklady zúčastněným osobám nevznikly (viz III. výrok tohoto rozsudku).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního

soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Hradec Králové 12. dubna 2019

JUDr. Pavel Kumprecht v. r.
samosoudce