



ČESKÁ REPUBLIKA  
ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Berouně rozhodl dne 26. dubna 2021 v senátě složeném z předsedkyně senátu Mgr. Kristiny Pavlisové a přísedících Jany Šrámkové a Terezy Tyburcové, DiS.

takto:

Obžalovaný [REDACTED], narozený [REDACTED] v [REDACTED], bez zaměstnání, trvale bytem [REDACTED], adresa pro doručování: [REDACTED]

je vinen, že

dne 31.8. 2019 ve 20.50 hod. řídil osobní motorové vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, reg. zn. [REDACTED], po silnici II. třídy č. 115 ve směru od obce Drahovice na obec Podbrdy, okres Beroun, přičemž v 25,859 km uvedené komunikace porušil ustanovení § 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. v platném znění tím, že při projíždění levotočivé zatáčky přešel s vozidlem vlevo do protisměrné části komunikace, kde pak došlo ke střetu levé přední části jím řízeného vozidla s protijedoucím motocyklem, tov. zn. Suzuki, reg. zn. [REDACTED], řidiče [REDACTED], nar. v roce [REDACTED] jedoucího ve směru na obec Drahovice, a následnému vymrštění motocyklisty i jeho spolujezdkyně [REDACTED] narozené v roce [REDACTED], a jejich pádu vpravo mimo komunikaci do travnatého silničního příkopu a přilehlého pole, přičemž motocyklista [REDACTED] utrpěl mnohočetná poranění neslučitelná se životem, a to natržení a zhmoždění mozkového kmene a zakrvácení do pohrudničních dutin při roztržení hrudní srdečnice a plic, kterým hned na místě podlehl, a jeho spolujezdkyně utrpěla aktivní krvácení do velkého stydkého pysku, poranění sleziny, pneumothoraxu vlevo, poruchu vědomí, zlomeninu kosti stydké oboustranně, prasklinu jamky kyčelního kloubu oboustranně, zlomeninu dolní čelisti, zlomeninu postranního výběžku 7. krčního obratle, jakož 1. až 6. hrudního obratle, zhmoždění plíce oboustranně a roztržení spony stydké, což vedlo k jejímu citelnému omezení v obvyklém způsobu života po dobu výrazně přesahující šest

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

týdnů s nutností hospitalizace včetně rehabilitace a provedením operačních zákroků v celkové anestezii s nutností dodržování potřebných režimových opatření, klidem na lůžku a pohybem na vozíku,

tedy

jednak jinému z nedbalosti způsobil smrt tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem a jednak jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem,

čímž spáchal

přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku a přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku.

a odsuzuje se

podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 28 (dvaceti osmi) měsíců,

podle § 81 odst.1 tr. zákoníku a § 82 odst.1 tr. zákoníku se výkon tohoto trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 36 (třiceti šesti) měsíců,

podle § 73 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku se obžalovanému ukládá trest zákazu činnosti, a to zákaz řízení všech motorových vozidel na dobu v trvání 30 (třiceti) měsíců,

podle § 228 odstavce 1 tr. řádu je obžalovaný povinen nahradit poškozené Všeobecné zdravotní pojišťovně České republiky, IČO 41197518, se sídlem Orlická 2020/4, Praha 3, škodu ve výši ████████ Kč,

podle § 229 odstavce 1 tr. řádu se poškozená ████████ ve svém nároku na náhradu nemajetkové újmy ve výši ████████ Kč, poškozený ████████, narozený ████████, ve svém nároku na náhradu nemajetkové újmy ve výši ████████ Kč, poškozený ████████, narozený ████████ ve svém nároku na náhradu nemajetkové újmy ve výši ████████ Kč a poškozená ████████, ve svém nároku na náhradu nemajetkové újmy ve výši ████████ Kč odkazují na řízení ve věcech občanskoprávních.

Odůvodnění:

1. Státní zástupkyně Okresního státního zastupitelství v Berouně podala dne 25.1.2021 u Okresního soudu v Berouně na obžalovaného ████████ obžalobu pro skutek kvalifikovaný jako pro přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, (dále jen „tr. zákoníku“) a přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku.

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

2. Po zhodnocení všech provedených důkazů v hlavním líčení vzal soud za prokázaný skutkový stav uvedený ve výroku tohoto rozsudku.
3. Obžalovaný se k jednání, pro které na něj byla podána obžaloba, nedoznal a ve své výpovědi mj. uvedl, že předmětný den jel po 20:00 hodině osobním vozidlem, tov. zn. Škoda Octavia, rok výroby 2002, červené barvy, z fotbalového zápasu z Dobřichovic domů. Z Hostomic do Drahlovic jezdil denně, cestu zná. Byla tma, sucho. Po vyjetí z obce Drahlovice, kde jel rychlostí cca 50 km/hod se blížil k levotočivé zatáčce vzdálené cca 30 až 40 metrů. V protisměru zpozoroval jedno, ze strany na stranu kývající se světlo, domníval se, že se jedná o motocykl nebo automobil s jedním rozbitým světlem. Zatáčku projížděl plynule ve svém směru, nebrzdil, měl zařazený čtvrtý rychlostní stupeň. Na tachometr se nedíval, svou rychlost odhadl na cca 90 km/hod. Touto rychlostí zatáčku projížděl běžně. Náraz ucítil na začátku zatáčky z jeho strany. Ke střetu došlo v pravém jízdním pruhu. Poté vyběhl z auta, zavolal, zda tam někdo není. Nikdo se neozýval. Po chvíli našel poškozeného, který ležel na zádech, na sobě měl koženou bundu, kalhoty, na hlavě helmu. Zastavil projíždějící dodávku, nemohl si vybavit název obce. Zavolal sanitku a postupoval podle instrukcí záchranné služby. Motocykl nejprve neregistroval. Na vozidle bylo poškozené levé světlo, kapota, sklo, chladiče, náprava a kolo. Většina stop zajištěných orgány PCR ležela v levé části vozovky. Druhý den, když na místě uklízel zbytky, nacházel zbytky stop na obou stranách. Za jízdy netelefonoval, byl připoutaný. Od 28.5.2018 je držitelem řidičského oprávnění, řídí denně. V minulosti se dopustil dvou dopravních přestupků, špatného parkování a překročení maximální povolené rychlosti. Poukázal na nerovnosti terénu v zatáčce, v úseku dlouhém cca 1 metr nacházejícím se uprostřed vozovky, které se při jízdě automobilem projevovaly „kopáním“. Spolujezdyně si na místě nevyšli. Nedokázal specifikovat rychlost protijedoucího vozidla. Rodinu poškozeného nekontaktoval, bezprostředně po nehodě se zajímal o stav poškozené. V místě dopravní nehody v současnosti jezdí rychlostí 50 km/hodinu. Vozovka v místě nehody byla cca před 1 rokem rekonstruována. ██████████ v minulosti v témže místě „skákal“ motocykl.
4. Svědkyně, poškozená ██████████ mj. vypověděla, že si z předmětné dopravní nehody nic nepamatuje. Společně s poškozeným jeli z Hostomic zpět do Prahy, vyjžděli po 20:00 hodině. Stmívalo se, bylo sucho, nepršelo. Na motocyklu jela jako spolujezdce, seděla za poškozeným, držela se ho kolem pasu. Nedokázala specifikovat rychlost jízdy. Probudila se až v nemocnici. Místem projížděli poprvé. Poškozený jezdil na motorce párkrát do měsíce.
5. Svědek ██████████, mj. vypověděl, že před cca deseti lety jel v ranních hodinách na motocyklu z obce Podbrdy směrem na Skuhrov rychlostí cca 60 km/hod, kde se v blízkosti odbočky na Nesvačily vyskytovalo mnoho nerovností, zatáčka vynášela. „Boule“ ho nakoply, motocykl mu podjel a sjel do strouhy na levé straně (do protisměru). Bylo sucho. Měl povědomí o další dopravní nehodě osobního vozidla Peugeot, která se měla udát před šesti až sedmi lety ve stejném směru, jakým jel svědek. Neměl povědomí o příčině této dopravní nehody. V minulém roce zaznamenal v těchto místech opravu povrchu vozovky. Na vozovce byly výmoly, boule. Domníval se, že byly způsobeny dobrzdňováním těžkých aut a vymačkáváním povrchu. Motorka na „tom“ dokázala poposkočit. Výšku boule odhadl na cca 6 cm, nedokázal sdělit její délku. Nevěděl ani přesný počet „boulí“, domníval se, že jich bylo více než tři. V úseku jel i v protisměru, kde se boule nevyskytovaly. Zatáčku neshledal jako ostrou. V současné době místem neprojížděl.
6. Ze znaleckého posudku vypracovaného Ing. Jindřichem Zoulem, znalcem z oboru doprava a strojírenství, bylo zjištěno, že znalec byl přizván dne 31.8.2019 na místo nehody, předběžně se seznámil s uspořádáním komunikace, stopami na vozovce a v jejím okolí, s konečnými polohami vozidel a částečně s jejich stavem. Místo nehody dodatečně prohlédl za denního světla. Silnice je před kritickým místem přímá, následuje levotočivá zatáčka o poloměru přibližně 110 m, na ní navazuje krátká pravotočivá zatáčka o poloměru asi 270 m, poté je opět dlouhý přímý úsek. Výhled na úsek silnice za zatáčkou je částečně ztížen vegetací (při pohledu ve směru jízdy automobilu). Na vozovce byly nalezeny m.j. otěry červené barvy, kdy z technického hlediska lze vznik stop vysvětlit

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

otěrem barvy z uvolněných okrajových částí předního nárazníku automobilu bezprostředně po střetu, kdy byla před automobilu pokleslá v důsledku výrazného zpomalení střetem i působením hmotnosti motocyklu. Příčná poloha stop otěru technicky vylučuje tvrzení obžalovaného, že zatáčkou projížděl při pravém okraji vozovky (posuzováno v jeho směru pohybu). Střetu v části vozovky, příslušné směru jízdy motocyklu, nasvědčuje i průběh rycí stopy zanechané motocyklem a stopy uniklé provozní kapaliny a dále konečná poloha většiny částí, uvolněných z motocyklu, na vnitřní straně zatáčky. Automobil se bezprostředně před a v okamžiku střetu pohyboval levým bokem ve vzdálenosti cca 1 m od okraje levého. Z polohy největší deformace výztuhy jeho předního nárazníku lze pak soudit, že motocykl se pohyboval bezprostředně před střetem a při střetu ve vzdálenosti cca 1,5 m od pravého okraje vozovky (posuzováno ve směru jízdy motocyklu). Interval mezi střetem a okamžikem zanechání stop otěru barvy z nárazníku na vozovce nelze přesně stanovit, znalec jej odhadl na cca 0,2 s (srovnatelně s dobou trvání kompresí a následné restituční fáze střetu). S ohledem na rychlost automobilu před střetem (cca 85 km/hod) ke střetu nedošlo v úrovni konce zatáčky, ale v zatáčce. Podélné osy obou vozidel byly bezprostředně před střetem přibližně rovnoběžné, střet byl excentrický, v jehož důsledku byl automobil uveden do levotočivé rotace. Z technického hlediska nenavědčuje nic tomu, že by obžalovaný před střetem brzdil. Z technického hlediska byl příčinou nehody pohyb automobilu ve značné vzdálenosti od pravého okraje vozovky. Rychlost automobilu bezprostředně před střetem byla cca 85 km/hod, stejnou rychlostí se automobil pohyboval i v zatáčce. Rychlost motocyklu bezprostředně před střetem byla cca 65 km/hod. Z technického hlediska lze předpokládat, že díky osvětlení vozidel v době události o sobě oba účastníci věděli, ztížené mohlo být určení okamžité polohy a rychlostí. Řidič motocyklu mohl příčnou polohu automobilu na vozovce rozpoznat ve vzdálenosti cca 25 m před úrovní místa střetu, v době cca 1 sekunda před střetem, v intervalu porovnatelném s reakční dobou řidiče automobilu. Řidič automobilu měl možnost zabránit vzniku nehody jízdou při pravém okraji vozovky. Řidič motocyklu nemohl střet odvrátit. Při dodatečné prohlídce místa dopravní nehody na vnější straně levotočivé zatáčky byla shledána vrstva drobných kamínků. Sledováním způsobu projíždění zatáčky automobilu ve směru na Hostomice bylo potvrzeno, že většina z nich se pohybuje v nemalé vzdálenosti od pravého okraje vozovky. Takový způsob řídičům umožňuje použít vyšší rychlost a po projetí zatáčky pokračovat v přímém směru bez nutnosti natáčet volant do následující krátké pravotočivé zatáčky.

7. Z doplnku znaleckého posudku vypracovaného Ing. Jindřichem Zoulem, znalcem z oboru doprava a strojírenství, bylo dále zjištěno, že dne 8.4.2020 bylo provedeno dodatečné ohledání místa dopravní nehody. Byly nalezeny stopy otěru kovu stříbrité barvy v jízdním pruhu motocyklisty. Pro stanovení intervalu mezi střetem a okamžikem vzniku otěru červené barvy z okrajových partií předního nárazníku automobilu na vozovku neexistuje žádný výpočtový vztah. Po podrobné rešerši odborné literatury dospěl znalec k závěru, že celková doba trvání střetu je kratší. Okamžik uvolnění okrajů nárazníku lze předpokládat v čase nejvýše konce kompresní fáze, tj. méně než 0,1 s po prvním kontaktu vozidel. Kontakt s vozovkou v důsledku poklesu před automobilu nemusel nastat v témže okamžiku, znalec jej odhadl na cca 0,15 s po prvním kontaktu vozidel. Vozovku znalec shledal bez výraznějších lokálních nerovností nebo poškození (boulí, výtluků). Pokud by ke střetu došlo v úrovni, uváděné obžalovaným, musel by se motocykl nejdříve pohybovat šikmo směrem k vnitřnímu okraji zatáčky a tam změnit směr. Taková změna směru by byla možná pouze v důsledku dalšího střetu motocyklu s nějakým objektem, při kterém by se vyvinul příslušný silový impuls, který by změnil směr vektoru postřetové hybnosti motocyklu. Stejný závěr by pak platil i v případě, že by obžalovaný „posunul“ místo střetu a nadále trval na tom, že jel při pravém okraji vozovky. S použitím programu Virtual Crash 2.2 znalec simuloval nehodový děj. Jako technicky nepřijatelné znalec shledal obžalovaným označené místo střetu v jím vyhotoveném náčrtu.
8. Znalec při výslechu dále uvedl, že na místě dopravní nehody byl již v den dopravní nehody, místo prošel, na místě neshledal žádné nerovnosti, lokální boule nebo lokální prohlubně, a to ani při opakovaných prohlídkách. Jako důležité stopy znalec vyhodnotil zbytky červené barvy na vozovce,

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

vzniklé kontaktem nárazníku po střetu, stopy smyku pneumatik a oděru a úniku kapaliny z motocyklu. Interval mezi střetem a okamžikem, kdy nárazník začal zanechávat stopy, byl v původním posudku odhadnut na 0,2 s, po podrobnější rešerši odborné literatury a dalších podkladů týkajících se doby trvání střetu, pak dospěl ke zjištění, že celková doba trvání je kratší než původně uvažovaná. Nenalezl podklad pro střet motocyklu s automobilem, ani vztah, jaký byl čas mezi okamžikem střetu a povolením nárazníku. Interval 0,15 s odhad na základě získaných materiálů. Střet vozidel byl pro automobil excentrický, automobil byl po střetu uveden do levotočivé rotace, přitom jeho kola zanechala stopy. Z technického hlediska lze považovat za jisté, že takové stopy by musely vzniknout i v případě, že by ke střetu došlo v jízdním pruhu automobilu. V oblasti za hypotetickým místem střetu tvrzeným obžalovaným nejsou patrné žádné stopy. Takto označené místo střetu je technicky zcela nepřijatelné. Reálná poloha místa střetu je taková, jak byla určena v doplňovaném posudku. Levý bok automobilu byl ve vzdálenosti 1 m od vnitřního okraje zatáčky a došlo k němu přibližně 3 m před úrovní počátku stopy D 8. Znalec v reakci na výpověď obžalovaného při hlavním líčení, kdy tento posunul místo střetu směrem k obci Drahovice uvedl, že i při této změně by dospěl ke stejnému závěru. Pokud by došlo v těchto místech ke střetu, motocykl by se nejprve musel pohybovat k vnitřnímu okraji zatáčky, ale i automobil, a to vlastně beze stop. Což by vyžadovalo nutnost silového působení na motocykl i na automobil. V okolí silnice vlevo byl příkop a vpravo mírný svah přecházející v pole, po obou stranách byly stromy. Síly, které působí při střetech, vysoce převažují ostatní síly. Pro změnu směru by byl nutný náraz do objektu typu vozidla. Najetí na kámen nebo na větev by změnu směru nezpůsobilo. K nehodě došlo za snížené viditelnosti, pro motocyklistu bylo obtížné rozpoznat, v jaké části vozovky se automobil pohybuje. Vzhledem k tomu, že se vozidla k sobě blížila každou sekundu rychlostí přibližně 45 m, neměl, s ohledem na možnou toleranci délky reakční doby, kdy ke střetu došlo v průběhu reakční doby motocyklisty, ani dostatečný čas zareagovat. Nejkratší reakční doba je 0,47 s, což však platí v případě, že má řidič možnost za denního světla nebezpečný objekt sledovat. Kývání uváděné obžalovaným znalec vysvětlil tím, že řidič automobilu viděl průjezd motocyklu v oblasti, kde přechází vozovka přibližně z rovinné části do krátké levotočivé začátky, kde se musel zdvihnout pravý okraj vozovky, následuje levotočivá zatáčka, kde musel levý okraj klesnout.

9. Ze znaleckého posudku vypracovaného Ing. Ladislavem Mandákem, PhD., znalcem z oboru doprava a strojírenství, bylo zjištěno, že znalec provedl simulaci pohybu vozidel pomocí programu PC Crash ver. 8.1. Automobil se v okamžiku střetu pohyboval rychlostí cca 95 km/hod ( $\pm 5\%$ ), tj. 90,3 až 99,8 km/hod a motocykl rychlostí cca 79 km/hod, tj. 75,1 km/hod až 83 km/hod. Nárazem se automobil dostal do rotace kolem své svislé osy ve směru proti chodu hodinových ručiček – levotočivého smyku s následným přetočením podélné osy vozidla o více než o 180°. Před střetem vozidlo nezanechalo žádné stopy na vozovce v místě nehody, které by definovaly trajektorii a průběh pohybu vozidla v čase a prostoru. Příčinu vzniku dopravní nehody z technického hlediska je nutné výhradně spatřovat v technice a způsobu jízdy řidiče vozidla, který vjel do protisměrného jízdního pruhu, určenému pro jízdu protijedoucího motocyklu, čímž vytvořil náhlou a nepředpokladatelnou překážku, na kterou neměl poškozený motocyklista žádnou účinnou možnost reagovat. Z technického hlediska měl řidič vozidla v plném rozsahu možnost střetu zabránit, resp. jí předejít. Motocyklista neměl možnost rozpoznat vznik nebezpečí v delším časovém horizontu před střetem, než cca 1 s před střetem, pravděpodobněji pak s ohledem na zakřivení komunikace a světelné podmínky méně než 0,5 s před střetem. V daném místě byly pro oba účastníky přibližně shodné podmínky vzájemné viditelnosti. Tvrzení řidiče o místě střetu a způsobu jízdy znalec shledal jako technicky zcela nepřijatelné.
10. Znalec při výslechu dále uvedl, že s ohledem na stopy nacházející se na vozovce bylo stanoveno místo střetu, jehož poloha byla ověřena rozborem střetu vozidel do svých konečných pozic. Tímto výpočtem byly zjištěny i střetové rychlosti vozidel v době vzájemného kontaktu. Po vyhodnocení celého nehodového děje bylo možné konstatovat, že ke střetu došlo v jízdním pruhu motocyklu, přičemž motocyklista neměl prostor a technické předpoklady pro odvrácení střetu. Technická

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

příčina nehody souvisí s jednáním a jízdou řidiče vozidla Škoda Octavia. V době 2 s před střetem ani jeden z řidičů nerozpozná vzhledem k zakřivení komunikace, zda se druhý z řidičů pohybuje ve své polovině vozovky. Z podkladů, které měl znalec k dispozici, a které vyplývaly z ohledání místa nehody, na kterém byl i znalec Ing. Zoul, nevyplývaly takové stopy, které by dokazovaly, že by řidič vozidla či motocyklu intenzivně brzdil. Otěry barvy byly zohledněny v rámci pozice stop, které se nacházely na vozovce, a které korespondovaly s pohybem vozidla Škody Octavia na vozovce po střetu, tyto vznikly prakticky ihned po střetu. V okamžiku střetu vozidlo Škoda Octavia nárazem do motocyklu zastavilo pohyb směrem dopředu a „vrhlo“ motocykl zpět proti jeho původnímu směru jízdy. V tomto okamžiku došlo k největšímu přenosu rázových sil na obě vozidla. V tomto momentu dochází ke změně světlych výšek, zejm. u vozidla Škoda Octavia. Některá část červené lakované karoserie se dostala do kontaktu s povrchem vozovky. Rozdíl mezi zakreslením stopy a kompresní fází rázu je minimální, a zcela zanedbatelný (jedná se zlomky setin s). Vzhledem k přesnosti celého zaměření je tato problematika zanedbatelná. Dodatečné zaměření bylo provedeno po vypracování tohoto znaleckého posudku. Znalec Ing. Zoul následně v doplnku stanovil poloměr zakřivení komunikace na 110 m. S ověřením leteckých snímků a plánků i znalec Ing. Mandák PhD. stanovil zakřivení komunikace rovněž na 110 m. Neznal důvod opravy vozovky, předpokládal, že se jednalo o dlouhodobě plánovanou opravu, kdy není standardní, aby se komunikace opravovala v takovém rozsahu ihned po nehodě.

11. Ze znaleckého posudku vypracovaného doc. MUDr. Milošem Sokolem, znalcem z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, bylo zjištěno, že poškozený utrpěl mnohočetná poranění, z nichž bezprostředně smrtící pro všeobecnou povahu bylo natržení a zhmoždění mozkového kmene a zakrvácení do pohrudních dutin při roztržení hrudní srdečnice a plic. Smrt byla zcela neodvratitelná. Utrpěná poranění hlavy, krku, trupu, levostranných končetin svým charakterem odpovídají mechanismu dopravní nehody.
12. Ze znaleckého posudku vypracovaného Ing. Janem Stříbrným, znalcem z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, bylo zjištěno, že v krvi poškozeného byla stanovena hladina alkoholu na 0 g/kg. V biologickém materiálu nebyla prokázána přítomnost toxikologicky významné látky.
13. Před rozhodnutím ve věci přihlédl soud i k provedeným listinným důkazům, a to k protokolu o nehodě v silničním provozu s fotodokumentací, náčrtku pořízeným obžalovaným, protokolům o ohledání místa činu včetně fotodokumentace, úředním záznamům PČR, pitevnickému protokolu, lékařským zprávám vystaveným na jméno poškozené, protokolům o vydání věcí, záznamu o provedené bezpečnostní inspekci místa DN, informaci ze dne 11.2.2020, stanovisku o dopravní nehodě, sdělení Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, smlouvě o dílo, prováděcí smlouvě, rozhodnutí Městského úřadu Beroun, novinového článku ze dne 18.11.2008 v Příbramském deníku
14. Z protokolu o nehodě v silničním provozu včetně náčrtu a fotodokumentace bylo zjištěno, že k předmětné dopravní nehodě (nahlášené obžalovaným) došlo dne 31.8.2019 ve 20:50 hod v úseku silnice II. třídy č. 115 v km 25,859 v katastru obce Nesvačily, kdy obžalovaný jel osobním vozidlem tov.zn. Škoda Octavia, [REDAKCE], ve směru od obce Drahlovice směrem na obec Podbrdy, přičemž se střetl s motocyklem tov.zn. Suzuki, [REDAKCE], řízeným poškozeným jedoucím ve směru od obce Podbrdy směrem na obec Drahlovice. Na zadní sedačce s poškozeným [REDAKCE] [REDAKCE] cestovala spolujezdkyně poškozená [REDAKCE]. Obžalovaný nebyl zraněn. Poškozený [REDAKCE] na místě zemřel, byl transportován k provedení pity. Poškozená [REDAKCE] byla na místě ošetřena posádku RLP a byla přepravena vrtulníkem LZS do ÚVN Praha. Na místo dopravní nehody byl přizván znalec Ing. Zoul. Povrch komunikace v době ohledání byl suchý, živý, v dobrém stavu, bez závad. Viditelnost do dálky byla omezena vlivem tmy, nebyla omezena vlivem povětrnostních podmínek. V protisměrné části komunikace byla nalezena stopa otěru barvy červeného odstínu. Smyková stopa od pneumatiky se nachází v prostřední části vozovky. Na vozovce se nenacházely kameny, větve. Stromy v okolí místa dopravní nehody nejsou poškozeny.

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

15. Z náčrtku obžalovaného bylo zjištěno, že obžalovaný zakreslil do plánu nerovnost v podobě vlny ve směru jízdy poškozeného v místě před zatáčkou, jako místo střetu označil konec odbočky směrem na Nesvačily a začátek zatáčky ve směru jízdy poškozeného.
16. Z protokolu o ohledání místa činu ze dne 8.4.2020 bylo zjištěno, že tohoto dne bylo provedeno dodatečné ohledání místa činu. Byly zjištěny stopy otěru stříbrné barvy od kovových částí motocyklu nacházející se v jízdním pruhu motocyklu před místem střetu ve směru jízdy motocyklu. Na místě nebyly zjištěny závady, nerovnosti, výtluky, vlny, na komunikaci a jejím povrchu.
17. Z lékařské zprávy vystavené na jméno poškozené [REDAKCE] ze dne 19.9.2019, propouštěcí zprávy ze dne 10.9.2019, ze dne 30.9.2019 a ze dne 6.11.2019, ze dne 12.11.2019, lékařské zprávy ze dne 4.10.2019, ze dne 22.11.2019, bylo zjištěno, že poškozená utrpěla aktivní krvácení do velkého stydkého pysku, poranění sleziny, pneumothorax vlevo, poruchu vědomí, zlomeniny kosti stydké oboustranně, prasklinu acetabuly oboustranně, zlomeninu dolní čelisti, zlomeninu postranního výběžku 7. krčního obratle a 1. až 6. hrudního obratle, zhmoždění plice oboustranně, roztržení spony stydké. Její léčení si vyžádalo dobu minimálně 3 měsíců. Zlomeniny dolní čelisti byly fixovány mezizubní dlahou, pánev byla stabilizována zevním fixátorem, krvácení stydkého pysku endovaskulárně embolizováno, poranění sleziny a pneumothoraxu bylo léčeno konzervativně, kdy byla v období od 31.8.2020 do 10.9.2019 hospitalizována ve ÚVN Praha, následně byla přeložena do VFN Praha, kde byla hospitalizována od 10.9.2019 do 30.9.2021 a poté od 30.9.2019 do 6.11.2019 byla hospitalizována na Geriatrické klice Praha, od 6.11.2019 do 12.11.2019 pak ve Vršovické zdravotní a.s., Rehabilitace, odkud byla propuštěna do domácí péče s nutností pokračovat v rehabilitaci, při chůzi nadále dodržovat odlehčování.
18. Ze záznamu o provedené bezpečnostní inspekci místa dopravní nehody ze dne 6.9.2019 včetně stanoviska k dopravní nehodě bylo zjištěno, že stav komunikace i dopravního značení v místě dopravní nehody byl shledán bez závad. Při opětovném šetření dne 28.7.2020 procházela silnice v dotčeném místě celkovou rekonstrukcí. Dotčené místo nebylo ani v minulosti PČR shledáváno jako nebezpečný úsek.
19. Z informace PČR ze dne 11.2.2020 bylo zjištěno, že v úseku 25 km až 26,5 km na silnici II/115 v k.o. Nesvačily v roce 2019 došlo k havárii cyklisty a k předmětné dopravní nehodě, v roce 2018 nedošlo k žádné dopravní nehodě, v roce 2017 pak ke střetu vozidla se zvěří a dále ke střetu nákladního a osobního automobilu.
20. Ze sdělení Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, smlouvy o dílo ze dne 30.10.2019, prováděcí smlouvy, rozhodnutí Městského úřadu Beroun, bylo zjištěno, že KSÚS neeviduje za poslední roky žádné stížnosti týkající se špatného stavu předmětné komunikace. Rekonstrukce probíhala na základě projektové dokumentace s názvem II/115 Řevnice-Vížina. Projekt se zpracovával v roce 2017, v roce 2019 bylo Městským úřadem Beroun vydáno stavební povolení, realizace stavby byla zahájena dne 13.5.2020. Rekonstrukce – stavební práce probíhali na základě uzavřené smlouvy o dílo. V úseku km 28,790 až 18,830 bylo cílem mj. provést diagnostiku vozovky a dle výsledků navrhnout odpovídající řešení pro rekonstrukci silnice odpovídající hustotě a zatížení provozem na této komunikaci, v průtahu obcí Drahovice, Podbrdy řešit odvodnění silnice.
21. Z článku vydaným v Příbramském deníku dne 18.11.2008 bylo zjištěno, že na počátku listopadu roku 2008 došlo na silnici poblíž obce nesvačily ke smrtelné dopravní nehodě způsobené osmnáctiletým řidičem, který ve vysoké rychlosti v zatáčce nezvládl řízení silného vozu, vylétl ze silnice a zastavil až o strom. Tachometr vozidla se zastavil na 120 km/hod.
22. K osobě obžalovaného pak z bylo zjištěno, že je bez zaměstnání. Není vlastníkem nemovitého majetku. Na jeho osobu jsou v registru vozidel registrovány dva osobní automobily, kromě automobilu, s nímž došlo k dopravní nehodě, osobní automobil tov.zn. Škoda Fabia. Nemá záznam v Centrální evidenci exekucí. Od roku 2018 je držitelem řidičského oprávnění, nemá

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

záznam v přestupcích spáchaných na poli dopravy, ani nebyl projednáván přestupkovou komisí. Nemá žádný záznam v opisu z evidence rejstříku trestů.

23. Poté, co soud provedené důkazy zhodnotil jednotlivě a v jejich vzájemných souvislostech, dospěl k závěru, že vina obžalovaného byla v rozsahu obžaloby spolehlivě prokázána, a tedy že se obžalovaný dopustil jednání popsaného ve výrokové části tohoto rozsudku, kterým naplnil skutkovou podstatu přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku a přečinu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku.
24. Ačkoliv obžalovaný v průběhu hlavního líčení setrval na svém stanovisku o své nevině, a poškozená [REDAKCE] si na předmětnou událost, resp. její průběh nepamatuje, což je zcela pochopitelné vzhledem ke zraněním, které utrpěla, a kdy předmětné dopravní nehodě nebyl přítomen žádný další možný svědek, soud svůj závěr o vině obžalovaného opřel především o znalecké závěry Ing. Zoula a Ing. Mandáka, PhD., znalců z oboru doprava. Oba znalci, byť na základě odlišných použitých metod, v rámci svých znaleckých zkoumání dospěli ke shodným znaleckým závěrům, které z technického hlediska zcela vylučují tvrzení obžalovaného, že při projíždění zatáčkou jel ve svém jízdním pruhu a že to byl poškozený [REDAKCE] který přešel do protisměrného pruhu, tedy jízdního pruhu pro směr jízdy obžalovaného. Naopak oba znalci dospěli ke shodným závěrům, že to byl právě obžalovaný, který při projíždění zatáčkou vyjel ze „svého“ jízdního pruhu do jízdního pruhu určeného pro jízdu poškozeného, čímž motocyklu řízenému poškozeným vytvořil náhlou překážku, který s ohledem na čas, ve kterém mohl obžalovaného, resp. jeho automobil a trasu jeho jízdy zaregistrovat, byl časem, ve které již nebylo v možnostech poškozeného, jakkoliv na danou situaci zareagovat (prokázáno znaleckou výpovědí obou znalců). Oba znalci tak dospěli ke stejným technickým závěrům o příčině dopravní nehody. Přičemž své znalecké závěry oba při své výpovědi zcela přesvědčivě obhájili, popsali použité metody, kdy ačkoliv znalec Ing. Mandák PhD., nebyl na místě samém a při vypracování znaleckého posudku vycházel pouze z obsahu trestního spisu a znaleckého posudku Ing. Zoula, bez jeho doplňku, ve kterém znalec Ing. Zoul upřesnil např. poloměr zatáčky a kde se zabýval hodnocením dalších následně nalezených stop, pomocí leteckých snímků dospěl ke stejnému závěru ohledně zakřivení předmětné zatáčky. Soud zároveň dospěl k závěru, že pokud se znalci odlišovali ve svých ve stanovených střetových rychlostech automobilu či motocyklu, kdy se Ing. Zoul domníval, že střetová rychlost automobilu se pohybovala v rozmezí 84 km/hod až 92 km/hod, motocyklu pak 66 km/hod až 72 km/hod, dle znalce Ing. Mandáka PhD se automobil v okamžiku střetu pohyboval rychlostí 90,3 km/hod až 99,8 km/hod, motocykl pak rychlostí 75,1 km/hod až 83 km/hod, jedná se o rozdíly, které lze považovat za zanedbatelné. Sám obžalovaný připustil, že před střetem měl zařazený čtvrtý rychlostní stupeň, jel rychlostí cca 90 km/hod, nebrzdil, což ostatně bylo prokázáno i zajištěnými stopami, resp. nezjištěnými brzdnými stopami před střetem. Jako shodné lze označit i závěry o délce intervalu mezi střetem a vznikem stopy otěru barvy z nárazníku, kdy znalec Ing. Zoul na základě rešerší odborných podkladů dospěl k závěru o intervalu cca 0,15 s, znalec Ing. Mandák PhD., pak dospěl k závěru, že se jednalo o interval v řádech zlomek setin s. Avšak s ohledem na přesnost celého zaměření jednotlivých stop je tento rozdíl zanedbatelný. Jak již soud uvedl shora, je zcela technicky vyloučené, aby to byl právě motocykl řízený poškozeným, který jel „v jiném“ jízdním pruhu než pro něj určeném, a to s ohledem na postavení jednotlivých automobilem či motocyklem zanechaných stop a nebo naopak v případě, že by ke střetu vozidel došlo v jízdním pruhu obžalovaného naopak chybějících stop, které by střetu v takovém místě musely zákonitě vzniknout. Tvrzení obžalovaného o jízdě v jeho jízdním pruhu tak byla jednoznačně vyvrácena provedenými znaleckými zkoumánými. Námitka obžalovaného o možné následně změně směru jízdy motocyklu v důsledku např. dalšího nárazu do překážky pak byla v řízení vyvrácena znaleckými závěry ve spojení s protokoly o ohledání místa dopravní nehody a protokolem o dopravní nehodě, kdy dle závěrů znalců např. kámen, či větev by nebyly schopny vyvolat takovou sílu, která by byla schopná změnit směr jízdy motocyklu, navíc pak při ohledání místa dopravní nehody, nebyly ani větve, ani kameny na komunikaci zjištěny. Strom by sice byl

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.



schopen takovou sílu vyvolat, avšak při ohledání místa dopravní nehody ani později nebyl zjištěn např. poškozený strom, přestože je zcela logické, že pokud by došlo k nárazu do stromu, tento náraz by na kmenu stromu musel být zcela jistě viditelně znatelný. Pokud jde o tvrzení obžalovaného, že na komunikaci ve směru jízdy poškozeného se vyskytovaly „vlny“, které motocykl nakoply, a tento následkem vjel do jízdního pruhu automobilu, byla v řízení vyvrácena ohledáními místa dopravní nehody, kdy ohledáním byl přítomen i znalec Ing. Zoul a ani tento v předmětném místě žádné vlny, boule ani jiné nerovnosti na komunikaci nezaznamenal. Soud pak neuvěřil ani výpovědi svědka [REDAKCE], který sice popsal, že boule o výšce cca 6 cm se vyskytující v části vozovky, po níž jel poškozený [REDAKCE] jeho výpověď však byla vyvrácena výpovědí znalce Ing. Zoula o tom, že se nerovnosti na vozovce nevyskytují. Výpověď svědka [REDAKCE], že se jedná o místo častých dopravních nehod, pak byla vyvrácena přehledem Policie ČR o šetřených nehodách v daném úseku. Ani obžalovaným předložený článek neprokazuje tvrzení svědka, když z něj není patrné přesné místo dopravní nehody, a naopak z něj plyne zcela odlišná příčina oné dopravní nehody. Pokud pak v daném úseku následně probíhala rekonstrukce silnice, sdělením KSÚS Středočeského kraje bylo zcela jednoznačně prokázáno, že se jednalo o dlouhodobě plánovanou rekonstrukci a že v posledních letech nebyly podány stížnosti na stav komunikace v daném úseku. Z prováděcí smlouvy pak vyplynulo, že nebyl dopředu zřejmý stav jednotlivých částí komunikace a tento měl být diagnostikován až po zahájení prací, ve spojení s ostatními již hodnocenými důkazy lze dospět k jednoznačnému závěru, že se nejedná o nebezpečný úsek, ani o úsek častých dopravních nehod, ani o úsek, kdy by se vozovce vyskytovaly takové nerovnosti, které by „nakopávaly a vynášely“ projíždějící vozidla do protisměru. Znaleckým posudkem z oboru zdravotnictví, soudní lékařství, má soud za prokázané, že poškozeným [REDAKCE], v důsledku dopravní nehody, utrpěná zranění byla neslučitelná se životem a že tato svým charakterem odpovídají mechanismu dopravní nehody. Z lékařských zpráv vystavených na jméno poškozené [REDAKCE] pak byla prokázána jednotlivá, v důsledku dopravní nehody, utrpěná zranění, se kterými byla bezprostředně po dopravní nehodě transportována do nemocničního zařízení, kde byla hospitalizována, při postupném předkládání na další odborná pracoviště, až do 12.11.2020 s potřebou další rehabilitace.

25. Soud ze shora uvedených důvodů tedy neměl po provedeném dokazování žádných pochybností o tom, že obžalovaný se dopustil jednání, které je mu dáváno za vinu a které je popsáno ve výrokové části tohoto rozsudku. Tímto svým jednáním naplnil dvě skutkové podstaty trestných činů. Jednak naplnil skutkovou podstatu přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku, když způsobil smrt poškozenému [REDAKCE] tím, že nejel ve svém jízdním pruhu, ale v pruhu protisměrném, kde došlo ke střetu vozidel, čímž porušil důležitou povinnost uloženou mu v § 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., v důsledku čehož poškozený utrpěl zranění neslučitelná se životem, kterým na místě podlehl. Jednak přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku, když poškozená [REDAKCE] v důsledku střetu vozidel utrpěla zranění, v důsledku nichž, byla více jak šest týdnů omezena v obvyklém způsobu života. Přičemž obžalovaný věděl, že tímto svým jednáním může jiného ohrozit na životě či na jeho zdraví, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové ohrožení nezpůsobí. V daném případě tak jde o souběh dvou trestných činů.
26. Při úvaze o druhu trestu a jeho výměry soud přihlédl ke všem výše uvedeným skutečnostem, které zhodnotil z hlediska povahy a závažnosti spáchaného skutku, osobních, rodinných a majetkových poměrů obžalovaného, jeho dosavadního způsobu života i možnosti jeho nápravy. V první řadě je nutné poznamenat, že soud přihlédl jako k polehčující okolnosti podle § 41 tr. zákoníku k tomu, že obžalovaný je osobou dosud bezúhonnou, nebyl dosud soudně trestán, v poslední době se nedopustil ani žádného přestupku, vedl tak před spácháním trestného činu řádný život, trestný čin spáchal ve věku 19 let, tedy ve věku blízkém mladistvých a dále k tomu, že trestného činu v průběhu hlavního líčení upřímně litoval. Za přitěžující okolnost podle § 42 tr. zákoníku soud naopak pokládal to, že spáchal více trestných činů. Pokud jde o povahu samotné trestné činnosti, pak

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

s ohledem na způsobené následky se jedná o jednání s vysokou společenskou škodlivostí. Takové jednání obžalovaného nelze jakkoliv omlouvat. Pokud jde o možnost nápravy obžalovaného, má soud za to, že následky svých jednání si obžalovaný ve svém důsledku ponese do konce života v sobě, když sám připustil, že v daném místě jezdí již jen rychlostí kolem 50 km/hod, je tak zřejmé, že si uvědomuje následky tohoto jednání a sám si z nich vzal ponaučení. Dle názoru soudu, byť by se nabízelo uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody, není v daném případě nutné k tomuto nejcitelnějšímu trestu přistupovat a posuzovanou trestnou činnost je možné potrestat i alternativním způsobem. Tento postup by měl obžalovaný považovat za benevolenci ze strany soudu, která se již nebude opakovat. Jelikož se obžalovaný dopustil dvou trestných činů, bylo třeba trest ukládat dle zásad pro ukládání úhrnného trestu odnětí svobody dle § 43 odst. 1 tr. zákoníku, a proto musel být trest uložen za trestný čin nejpřísněji trestný. V daném případě tedy trest ukládal podle ustanovení § 143 odst. 2 tr. zákoníku, dle něhož by mu mohl být ukládán trest odnětí svobody v délce trvání jeden rok až šest let. Jako přiměřený pak s ohledem na výše uvedené okolnosti uložil trest odnětí svobody vyměřený v dolní polovině trestní sazby v délce trvání 28 měsíců, jehož výkon podmíněně odložil na zkušební dobu 36 měsíců. Současně pak soud dospěl k závěru, že ke spravedlivému a účelnému potrestání nepostačí pouze uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody, a proto přistoupil ještě k uložení trestu zákazu činnosti, a to zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu trvání 30 měsíců, neboť předmětného závadového jednání se dopustit právě při řízení motorového vozidla a takto uložený trest soud považuje za odpovídající danému případu, zejména proto, aby obžalovaný daný trest nějak hmatatelně pocítil, což by dle názoru soudu bez uložení trestu zákazu činnosti nenastalo.

27. Dále se soud zabýval návrhy jednotlivých poškozených na náhradu škody, neboť poškození Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR (připojená s nárokem na náhradu škody ve výši [REDACTED] Kč), poškozená [REDACTED], poškozený [REDACTED], narozený [REDACTED], poškozený [REDACTED], narozený [REDACTED] a poškozená [REDACTED] (každý z nich připojený s nárokem na náhradu nemajetkové újmy původně ve výši [REDACTED] Kč, následně po částečném zpětvzetí ve výši [REDACTED] Kč), se řádně a včas připojili k trestnímu řízení s tím, že se jedná o škodu, resp. újmu, která jim vznikla v souvislosti s předmětným jednáním obžalovaného.
28. I když je nesporné, že tato škoda, případně újma poškozeným vznikla, mohl soud celý uplatňovaný nárok na její náhradu přiznat pouze poškozené Všeobecné zdravotní pojišťovně ČR, neboť jí požadovaný nárok byl v řízení řádně prokázán, a to předloženými vyúčtováními jí vynaložených nákladů na hrazené služby za ošetření, léčení, prostředky zdravotnické techniky, a za dopravu poškozeného [REDACTED] a poškozené [REDACTED], pojištěnce této pojišťovny, v souvislosti s poskytnutými zdravotními službami, o jehož správnosti neměl soud důvod pochybovat, kdy v případě poškozeného [REDACTED] byla vynaložena částka za ambulantní péči ve výši [REDACTED] Kč, za dopravu [REDACTED] Kč, v případě poškozené [REDACTED], byly uhrazeny náklady za ambulantní péči částkou [REDACTED] Kč, částkou [REDACTED] Kč, hospitalizační péči částkou [REDACTED] Kč, dopravu [REDACTED] Kč, prostředky zdravotnické techniky částkou [REDACTED] Kč, a proto obžalovanému podle § 228 odst. 1 tr. řádu uložil povinnost zaplatit poškozené náhradu škody ve výši [REDACTED] Kč, neboť právo poškozené pojišťovny této plyne z § 55 odst. 1 věta první zákona č. 48/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 2910 zákona č. 89/2012 Sb., v ve znění pozdějších předpisů.
29. Co se týče poškozených – [REDACTED], [REDACTED], narozeného [REDACTED], rodičů poškozeného [REDACTED] a poškozené [REDACTED] a [REDACTED], narozeného [REDACTED], sourozenců poškozeného, tito se k řízení původně připojili s nárokem na náhradu nemajetkové újmy ve výši [REDACTED] Kč (pro každého z nich), jakožto náhrady za odškodnění duševních útrap dle § 2959 zákona č. 89/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, následně pak každých z nich vzal svůj návrh co do částky [REDACTED] Kč zpět, neboť tento nárok jim byl vyplacen pojišťovnou. (Matka poškozeného se dále připojila s nárokem na náhradu škody v podobě nákladů na pohřeb, když po vyplacení tohoto nároku pojišťovnou i tento vzala zpět). Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

Poškození ke svému návrhu pak připojili čestné prohlášení dokládající kvalitu vztahu k poškozenému a dopad do sféry jejich životů v podobě nečekané ztráty milovaného syna, bratra. Zde soud poukazuje, že je třeba mít na paměti, že adhezní řízení je ve své podstatě řízením občanskoprávním se všemi jeho parametry. Jakkoliv soud nezpochybňuje, že úmrtím velice blízké osoby jsou traumatizováni všichni výši uvedení poškození a tato neočekávaná událost naprosto zásadně zasáhla do sféry a kvality jejich života, tak je třeba uvést, že prvořadým úkolem trestního soudu je rozhodnutí o vině a trestu, které by mělo následovat co nejdříve od spáchání protiprávního jednání. Poškození, jak již soud uvedl výše, se domáhají náhrady nemajetkové újmy, spočívající v utrpených duševních útrapách. O tom, že obžalovaný kromě odpovědnosti za způsobenou majetkovou škodu, odpovídá i za způsobenou nemajetkovou újmu, kterou svým jednáním poškozeným způsobil (viz § 2956 občanského zákoník) žádné pochybnosti nevznikají, zásadní otázkou tak zůstává jejich výše. Podstata takto uplatněného nároku pak vyžaduje velice podrobné a pečlivé dokazování, kterým je nutno co nejpodrobněji objasnit nejenom jaké vztahy panovaly mezi jednotlivými členy rodiny. Každému z poškozených již byla pojišťovnou vyplacena částka ve výši ██████████ Kč, přičemž k takto vyplacené výši musí soud při rozhodování o jejich nároku taktéž přihlížet. Zde soud poukazuje na již ustálenou rozhodovací praxi Nejvyššího soudu vycházející z dosavadních poznatků o rozhodování trestních soudů v těchto věcech, který se ohledně příznávání nároků na nemajetkovou újmu přiklání k tomu (i s ohledem na předchozí právní úpravu), že by se výše těchto nároků, aniž by o nich vznikly důvodné pochybnosti, měla pohybovat v mezích od ██████████ Kč do ██████████ Kč, a dále na rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 19.9.2018, sp.zn. 25 Cdo 894/2018 vymezující se k právu na náhradu za duševní útrapy spojené s usmrcením osoby blízké, kdy dle Nejvyššího soudu za základní částku náhrady lze považovat dvacetinásobek průměrné mzdy, při přihlédnutí k metodice Nejvyššího soudu ohledně výše náhrady, kdy je nutno při náhradě nemajetkové újmy na zdraví vycházet z průměrné hrubé měsíční nominální mzdy za rok předcházející její smrti, tedy v daném případě za rok 2018, kdy průměrná hrubá měsíční nominální mzdy činila ██████████ Kč, její dvacetinásobek pak ██████████ Kč, a kdy při určení výše náhrady za duševní útrapy spojené s usmrcením osoby blízké je třeba zohlednit okolnosti jak na straně pozůstalého, tak i na straně škůdce. Rozhodnutí soudu o nároku poškozeného na náhradu nemajetkovou újmu v adhezním řízení musí tak jednak vycházet z okolností konkrétního případu a zejména být v souladu se zásadou proporcionality. Jedná se přitom o problematiku velice složitou a komplikovanou, kdy má soud za to, že pouhé tvrzení jednotlivých poškozených k bezpečnému prokázání uplatněných nároků, zejména pokud se pohybují v takto vysokých částkách, není dostačujícím důkazním prostředkem. Jako dostatečný důkazní prostředkem pak soud neshledal ani výslech jednotlivých poškozených, neboť na tento je nutno nahlížet optikou civilního řízení, jako na účastnický výslech, který nemůže sám o sobě, bez dalšího dokazování, obstát. Proto soud z důvodu procesní ekonomie řízení výslech jednotlivých poškozených zamítl. Rovněž je třeba zmínit, že v takovém řízení je nutné poskytnout širší prostor k vyjádření obžalovaného, jako potencionálního povinného, a také není možné pominout případné postavení pojišťovny, jako vedlejšího účastníka řízení, neboť je typické, že právě u trestných činů v dopravě se poškozeným dostává plnění za viníka nehody v prvé řadě od příslušné pojišťovny, u níž bylo v době nehody vozidlo pojištěno. Jak již bylo uvedeno, tak v tomto ohledu jsou možnosti adhezního řízení omezené a není možné v jeho rámci plnohodnotně nahradit řízení občanskoprávní. Na podkladě výše popsaných úvah proto soud s přihlédnutím k výši pojišťovnou již vyplaceným částkám v podobě náhrady za nemajetkovou újmu spočívající v odčinění duševních útrap nejbližším příbuzným (a zpětvzetí poškozených ve vztahu k těmto vyplaceným částkám), poškozené ██████████, ██████████, narozeného ██████████, ██████████, narozeného ██████████, ██████████, odkázal s jejich nárokem na náhradu nemajetkové újmy ve výši ██████████ Kč ve smyslu § 229 odst. 1 tr. řádu na řízení ve věcech občanskoprávních.

Poučení:

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.

Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání do 8 dnů ode dne doručení opisu jeho písemného vyhotovení.

Odvolání se podává u Okresního soudu v Berouně a rozhoduje o něm Krajský soud v Praze.

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

Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody a zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabrání věci.

Odvolání musí být ve výše uvedené lhůtě (nebo v další lhůtě stanovené samosoudcem) 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 uvést, zda odvolání podává, byť zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného.

Beroun 26. dubna 2021

Mgr. Kristina Pavlisová v. r.  
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje Martina Pehrová.