



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Českém Krumlově rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Jitky Juřicové a přísedících Aleny Zegermacherové a Marie Jozové v hlavním líčení konaném dne 03.04.2012 v Českém Krumlově **t a k t o :**

Obžalovaný

[REDACTED]
nar. [REDACTED] v Českém Krumlově, lakýrník, trvale bytem
[REDACTED],

j e v i n e n , ž e

dne 29.09.2010 okolo 05:20 hodin u obce Chvalšiny, okres Český Krumlov, řídil po silnici II. třídy č. 166 osobní automobil své přítelkyně [REDACTED] značky Opel Astra 2.0, RZ: 5C0 0655, ve směru od Červeného Dvora do Chvalšín, když rychlost jeho vozidla byla nejméně 107 km/h, v úseku km 11,257 zahlédl laň, která přecházela silnici z levé strany, byť na tuto reagoval bržděním, střetl se s ní, v důsledku čehož vozidlo vjelo do protisměru, kde se čelně střetlo s osobním automobilem značky Ford Escort, RZ: 3C0 4626, které řídila [REDACTED], nar. [REDACTED], vozidlo značky Opel Astra po tomto střetu vjelo vlevo mimo komunikaci, kde se převrátilo na střechu, a vozidlo značky Ford Escort zůstalo na vozovce;

v důsledku dopravní nehody poškozená [REDAKCE] utrpěla polytrauma, tj. poranění více pro život důležitých orgánů – příčnou trhlinu vnitřní výstelky pravé společné krkavice a levé vnitřní krkavice, zlomeninu oblouku sedmého krčního obratle bez posunu, sériovou zlomeninu žeber vpravo i vlevo, příčnou zlomeninu hrudní kosti uprostřed, trhlinu pravého laloku jater a centrální krevní výron v pravém laloku jater, tříštivou zlomeninu kostí pravého předloktí a dne 05.10.2010 na následky těchto zranění zemřela,

t e d y jinému z nedbalosti způsobil smrt proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

č í m ž s p á c h a l

přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku

a o d s u z u j e s e

podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku **k trestu odnětí svobody v trvání 2 (dvou) let.**

Podle § 81 odst. 1, § 82 odst. 1 trestního zákoníku **se výkon trestu odnětí svobody podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 3 (tří) let.**

Podle § 82 odst. 2 trestního zákoníku je obžalovaný povinen během zkušební doby vést řádný život, zejména podle svých sil nahradit škodu, kterou trestným činem způsobil.

Podle § 73 odst. 1, 3 trestního zákoníku se obžalovanému dále ukládá **trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všech druhů na dobu 5 (pěti) let.**

Podle § 228 odst. 1 trestního řádu je obžalovaný povinen nahradit škodu poškozeným:

- VZP ČR, IČ: , se sídlem Praha 3, Orlická 2020/2, ve výši 339.327,- Kč,
- [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE], všichni bytem [REDAKCE], okres Český Krumlov, každému částku 240.000,- Kč,
- [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE], a [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE], oba bytem [REDAKCE], okres Český Krumlov, každému částku 240.000,- Kč
- [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE], bytem [REDAKCE], okres Prachatice, částku 175.000,- Kč .

O d ů v o d n ě n í :

Z důkazů v hlavním líčení provedených má soud za prokázaný následující skutkový stav.

Dne 29.09.2010 okolo 05:20 hodin řídil obžalovaný [REDAKCE] po silnici II. třídy č. 166, ve směru od Červeného Dvora do Chvalšín, okres Český Krumlov, osobní automobil značky Opel Astra, RZ: 5C0 0655. V úseku silnice km 11,257, když rychlost jeho vozidla

byla nejméně 107 km/h, zahlédl laň, která přecházela silnici z levé strany. Byť na tuto reagoval brzděním, střetl se s ní, v důsledku čehož vozidlo vjelo do protisměru, kde se čelně střetlo s osobním automobilem značky Ford Escort, RZ: 3C0 4626, které řídila poškozená [REDAKCE]. Po tomto střetu vjelo vlevo značky Opel Astra vlevo mimo komunikaci, kde se převrátilo na střechu, a vozidlo značky Ford Escort zůstalo na vozovce. Při nehodě utrpěla poškozená [REDAKCE] zranění specifikovaná ve výrokové části tohoto rozhodnutí, na jejichž následky dne 05.10.2010 zemřela.

Obžalovaný [REDAKCE] v řízení před soudem využil práva dané mu zákonem a ve věci odmítl vypovídat. Podle § 207 odst. 2 trestního řádu tak byla čtena jeho výpověď učiněná v přípravném řízení. Zde vypověděl, že před střetem s laní jel předpisovou rychlostí, odpovídající vzdálenosti, na kterou bylo vidět. Krátce předtím viděl na tachometru rychlost 70 km/h. Měl zařazen pátý rychlostní stupeň. Před střetem s laní byl hodně u pravé strany vozovky. Při sjezdu po rovině na směr Chvalšiny se v jeho směru jízdy objevila laň, začal intenzivně brzdit, i přesto se se zvěří srazil. Při nárazu mu vypnul motor, auto bylo neovladatelné a vjelo do protisměru. Vozidlo vjelo do stoky, on zapnul varovné blinkry, protože si byl vědom, že proti němu jede vozidlo, které zahlédl před srážkou s laní. Viděl, jak na něj jede vozidlo, proto se snažil nastartovat, což se mu však nepodařilo. U vozidla, které proti němu jelo, neviděl záři od zadních světel brzd. Následoval střet s protijedoucím vozidlem. Následně se probudil na střeše, vylezl bočním okénkem u spolujezdce a šel pomoci poškozené. Daný úsek zná, jezdí zde velmi často. Zvěř zde nikdy neviděl, nepředpokládal, že se zde může objevit, protože po levé straně jsou ohradníky.

Svědék [REDAKCE] vypověděl, že v danou dobu jel z Chvalšín a nejprve zahlédl blikající vozidlo pod úrovní vozovky po pravé straně. Následně zahlédl vozidlo poškozené, které bylo přes cestu. Poškozená byla ve vozidle sama, z druhého auto, které bylo na střeše, bylo slyšet žádost, aby zavolal sanitku. Viděl obžalovaného, jak ve vozidle hledá mobil, aby mohl zavolat pro pomoc. Obžalovaný říkal, že srazil srnu. Na místo dopravní nehody se dostal jako první, vozidla byla situovaná tak, jak je to zachyceno na policejní fotodokumentaci. Vozidlo obžalovaného přetáčeli hasiči až poté, co celou situaci policie nafotila.

Svědék [REDAKCE], [REDAKCE], vypověděl, že kolem 05:30 hodin byl informován, že je třeba dostřelit laň, kterou srazilo auto. Šel směrem od Chvalšín a viděl, že vpravo mimo silnici je vozidlo, buď na boku nebo na střeše. Laň byla na levé straně ve stoce, odhaduje, že do 10 m od druhého vozidla. Měla zraněný zadek a obě dvě kýty, tato zranění neumožňovala zvířeti někam doběhnout nebo dokulhat. Na místě, kde upadla, i zůstala. Po dohodě s policií laň dostřelil, v místě zůstala krvavá stopa, pak jí vytáhli s hasiči nahoru. Nezaregistroval, že za jeho přítomnosti by se otáčelo vozidlo na kola, on vnímal polohu vozidel tak, jak je zachycená na fotodokumentaci. V místě dopravní nehody je velký výskyt vysoké zvěře, a byť jsou okolo ohradníky, tak zvěř se přes ně dokáže dostat. On sám je řidič a pokud jezdí ve směru Chvalšiny – Kájov (úsek, kde došlo k dopravní nehodě), tak potkává u silnice dost lesní zvěře.

Svědék [REDAKCE], [REDAKCE], uvedl, že v místě havárie jsou instalovány ohradníky, které v době nehody byly v provozu. Stává se, že v ohradnicích se objeví lesní zvěř.

Svěděk [REDACTED], lékař záchranné služby, uvedl, že vozidlo poškozené bylo situované směrem od Chvalšín na Krumlov, bylo zdemolované. Druhé vozidlo bylo mimo vozovku v poli. Na místě zaslechl, že k dopravní nehodě došlo, protože řidiči vběhla před vozidlo laň. Slyšel jí, jak naříkala. Byla v příkopu.

Svědčyně [REDACTED], zdravotnice záchranné služby, vypověděla, že vozidlo poškozené bylo na silnici. V době, kdy poskytovali pomoc poškozené, zaregistrovala laň, která tam brečela.

Svěděk [REDACTED], člen hasičského sboru, který na místa zasahoval, uvedl, že v době jejich příjezdu bylo jedno vozidlo na silnici, druhé pak na střeše v poli. Policie zachytila místo dopravní nehody v původním stavu, oni neměli důvod před skončením ohledání s vozidly manipulovat. Tato se začala vyprošťovat až po ukončení práce policie. V době jejich příjezdu na místo vozidlo v poli mělo rozsvícená světla, protože kolega je vypínal. Hned na místě se dozvěděli, že příčinou dopravní nehody byla srážka s laní, která tam byla. Po ukončení šetření policie auto na poli převrátili na kola a odtáhli jej na vozovku. Při vytahování vozidla, ke kterému došlo téměř kolmo na vozovku, nedošlo k tomu, že by dané vozidlo poškodilo strom. Stoka tam byla mírná, v daných místech byl i porušený ohradník, auto šlo bez problémů vytáhnout.

Svěděk [REDACTED], hasič na místě zasahující, uvedl, že v době jejich příjezdu bylo jedno vozidlo na vozovce od Krumlova v levém pruhu. V tomto vozidle byla poškozená, se kterou pomáhali záchranářům do sanitky. Druhé auto leželo směrem od Krumlova vlevo v poli na střeše. Svítala mu světla, protože je následně odpojil, neví, zda svítily i výstražné blinkry. Vozidla začali vyprošťovat až po skončení šetření policie na místě. Vozidlo na poli otočili zpátky na kola a tahali jej ven. Při vytahování auta na vozovku nedošlo k tomu, že by se vozidlo poškodilo o strom, pouze museli nadzvedávat ohradník, aby auto vytáhli, který v té době byl již poškozený. Zaznamenal, že na poli byla rozházená tráva, jak tam vozidlo vletělo. Na místě nehody se vyskytovala laň, která ležela ve stoce, několik metrů zpátky.

Svěděk [REDACTED], dopravní policista, vypověděl, že v době jejich příjezdu na místo bylo jedno vozidlo vlevo mimo silnici na střeše a druhé v jízdním pruhu napříč komunikací, vozidla byla v původním postavení. Zajišťoval s kolegou ohledání místa činu. Pokud na náčrtku z dopravní nehody nejsou zaznamenány stopy, pak na místě nehody žádné nebyly, nebo nebyly v původním postavení.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví – odvětví soudní lékařství, vypracovaný znalci MUDr. Zdeňkem Šenkýřem a MUDr. Evou Tomáškovou, který znalec vysvětlil osobním výslechem před soudem, bylo zjištěno, že poranění poškozené [REDACTED], specifikovaná ve výrokové části rozhodnutí, byla způsobena tupým předmětem, který působil zejména na hrudník a břicho zepředu. Čelní náraz osobního automobilu na relativně pevnou překážku (v protisměru vyjetý osobní automobil) dobře vysvětlí shledaná poranění u připoutané řidičky, přičemž k trhlinám výstelky pravé a levé krkavice (krční tepny) došlo při energickém kmitu krční páteře (rychlý předklon a záklon hlavy) připomínající šlehnutí biče při fixaci hrudníku zádržným systémem (bezpečností pásy a airbag). Poškozená byla v době dopravní nehody řádně připoutána funkčními bezpečnostními pásy, pro což svědčí pruhovité podkožní krevní výrony na hrudníku vlevo vpředu a v pravém a levém podbřišku. I

při fixaci hrudníku je nadále volně pohyblivá hlava, která při nárazu jde nejprve dopředu a následně kmitne zpět, a právě tyto skutečnosti vedou k poranění v oblasti krku, krční páteře a souvisejících struktur, mimo jiné i krčních tepen. Neexistuje žádný zádržní systém, který by toto dokázal ovlivnit. Kmit hlavy se odvíjí mimo jiné od nárazové rychlosti. V daném případě způsobená zranění odpovídají vyšší nárazové rychlosti. Lze je charakterizovat jako nejhrubší úrazovou změnu, která v oblasti krku může vzniknout. Lze konstatovat, že takto závažná poranění vznikají již při rychlosti EES od 40 km/h výše. Je méně obvyklé, že by řidič při nárazové rychlosti cca 100 km/h neutrpěl žádná zranění, vše však záleží na okolnostech daného nárazu, jakož i skutečnosti, zda řidič tento náraz očekává.

Ze znaleckého posudku znalce ing. Milana Uttla, který znalec vysvětlil osobním výsledkem před soudem, bylo zjištěno, že průběh nehodového děje byl simulován pomocí programu PC CRASH, a to na základě údajů ze spisu, prohlídky vozidla Opel a místa nehody. Lze konstatovat, že s poukazem na deformaci obou vozidel šlo u předmětné nehody o 90 % překrytí a deformace přední části obou vozidel tak odpovídá ztrátě rychlosti vlivem deformace (EES) v hodnotě cca 60 – 65 km/h. Vzájemná poloha vozidel v místě střetu byla stanovena na základě rozboru korespondence poškození obou vozidel a jejich konečné polohy. Z protokolu simulace je možné učinit závěr, že osobní automobil Opel narážel rychlostí 99 km/h do přední části osobního automobilu Ford, jedoucího rychlostí 37 km/h. Po střetu, ke kterému došlo v pravém jízdním pruhu ve směru na Kájov, zarotovala obě vozidla do konečných poloh, když se vozidlo Opel při pohybu na svahu přetočilo na střechnu. Ani jedno z vozidel nezanechalo před střetem stopy, na základě kterých by bylo možno zpětně reprodukovat jejich pohyb před střetem. Byl proveden zpětný výpočet pohybu vozidel za předpokladu, že se situace pro řidičku Fordu stala nebezpečnou v okamžiku, kdy vozidlo Opel, po střetu se zvěří, začalo vjíždět do jejího jízdního pruhu přes pomyslný střet vozovky. Za předpokladu intenzivního brzdění, o kterém se obžalovaný ve své výpovědi zmiňuje, se v tomto okamžiku Opel nacházel cca 37 m od místa střetu a jeho rychlost činila 119 km/h. V tomto okamžiku se Ford nacházel 16 m od místa střetu a jeho rychlost v případě, že byl intenzivně zpomalován, činila 58 km/h. Od počátku vjezdu vozidla Opel do protisměrného jízdního pruhu do místa střetu uplynula natolik krátká doba, že oba řidiči vzhledem ke krátké vzdálenosti obou vozidel nemohli jakýmkoli způsobem střetu zabránit. Jedinou možností, jak zabránit střetu, bylo zabránit situaci, aby trajektorie vozidla Opel křížila trajektorii vozidla Ford. Je toho názoru, že dané vozidlo nemohlo jet před střetem se zvěří rychlostí 90 km/h a menší, protože by nemohlo dosáhnout v místě střetu rychlost, kterou vypočítal pomocí programu PC CRASH. Je třeba poukázat na tu skutečnost, že pokud by obžalovaný brzdil ještě před střetem se zvěří, pak rychlost jeho vozidla musela být ještě vyšší, než kterou on určil. Podle jeho výpočtů v dané době byla rychlost přiměřená do svitu potkávacích světel nejvýše 51 – 69 km/h. Měl-li možnost seznámit se s oponentním znaleckým posudkem ing. Kubečka, pak tyto dva znalecké posudky se liší tím, že lokalizují místo střetu do jiných poloh. Znalec Kubeček jej lokalizoval na úroveň stromu, kde se nacházela přední část vozidla Opel v konečné poloze, zatímco on zhruba 8 m před toto místo. On toto místo určil pomocí odpadlých separovaných předmětů z vozidel, které bylo možno lokalizovat ještě před daným stromem, zhruba 6 – 8 m. Navíc v těchto místech je možno na fotodokumentacích zachytit rycí a dřecí stopu od kola. Pokud tedy určil tímto způsobem místo střetu, pak vozidlo Opel muselo mít vyšší hybnost, protože muselo urazit do konečné polohy větší dráhu a na základě těchto podmínek vypočítal střetové rychlosti, jak již bylo shora uvedeno. Variantu, že střet vozidel byl na úrovni stromu, s ohledem na uvedené, zejména s ohledem na stopy z místa

činu, on považuje za nepřijatelnou. Je skutečností, že vozidlo Ford bylo narušeno korozí, ale jistě ne do takové míry, aby nebylo provozuschopné, když prošlo stanicí technické kontroly.

Ze znaleckého posudku znalce ing. Jiřího Jakuba Kubečka, který byl předložen obžalovaným a jenž znalec vysvětlil osobním výsledkem před soudem, bylo zjištěno, že průběh nehodového děje byl simulován pomocí programu PC CRASH, a to na základě údajů ze spisu a prohlídky místa nehody. Lze konstatovat, že s posudkem ing. Uttla se liší v místě střetu, kdy jej situují na jiné místo. Při zohlednění jeho místa střetu, za pomoci simulace programem PC CRASH, se obě vozidla mohla v okamžiku střetu pohybovat rychlostí 60 km/h, aby se dostala do konečné polohy. Výsledek uvedený znalcem Uttlem by byl technicky přijatelný, pokud by ke střetu vozidel došlo v určitém odstupu od místa, které označuje za místo střetu on, cca o 10 m oproti směru jízdy vozidla Opel, a dané vozidlo by muselo zpomalovat. On však ve svém znaleckém posudku vycházel z výpovědi obžalovaného, který říkal, že nebrzdil. Podle fotodokumentace, kterou měl k dispozici, je přesvědčen, že vozidlo Ford nemohlo být v řádném technickém stavu, když došlo k tak rozsáhlé devastaci, kdy došlo k uvolnění sedačky řidiče, a to mohlo mít vliv i na průběh nehody. Nelze vyloučit, že v důsledku srážky se zvěří a následnému namáčknutí plechu směrem ke kolu, mohl daný blatník omezit možnost natočení řízení daného vozidla.

Z revizního znaleckého posudku vypracovaného znaleckým ústavem ADET s.r.o., z oboru doprava městská a silniční, technické posudky o příčinách dopravních nehod, který v řízení před soudem přednesl ing. Petr Mikulášek, bylo zjištěno, že průběh nehodového děje i v jeho případě byl simulován pomocí programu PC CRASH a to na základě údajů ze spisu a prohlídky místa nehody. Lze konstatovat, že v místě střetu vozidel se vozidlo Opel mohlo pohybovat rychlostí 83 – 88 km/h a vozidlo Ford rychlostí 33- 44 km/h. U obou vozidel by v tomto případě vzniklo poškození úměrné EES 56 – 63 km/h. Po střetu vozidel by vozidlo Opel zarotovalo po směru pohybu hodinových ručiček o cca 180 ° a následně by se převrátilo přes pravý bok do prostoru dokumentované konečné polohy podle protokolu o nehodě. Vozidlo Ford by po tomto střetu bylo odhozeno zpět o cca 7,5 – 8,3 m a zastavilo by v prostoru dokumentované konečné polohy podle protokolu o nehodě. V době před střetem vozidel řidič vozidla Opel přejížděl z pravé poloviny vozovky do protisměru a podle výpovědi brzdil. V čase cca 2 s před střetem vozidel vozidlo Opel mohlo narazit do laně pohybující se z levé strany na pravou. V době střetu s laní se vozidlo Opel mohlo pohybovat technicky přijatelnou rychlostí 104 – 109 km/h. Za předpokladu, že řidič vozidla Opel před střetem vozidel Opel a Ford brzdil, tak v době reakce řidiče vozidla Opel, v čase cca 3,6 – 3,7 s, před střetem vozidel, se vozidlo Opel mohlo pohybovat rychlostí 107 – 112 km/h. Vozidlo Ford se mohlo pohybovat rychlostí 56 – 66 km/h. Při jízdě na potkávací světla bývají obvykle z kuželu potkávacích světel rozpoznatelné neosvětlené předměty identifikované jako siluety nebo stíny na vzdálenost 50 – 60 m, za deště nebo zhoršených povětrnostních podmínek je rozpoznatelnost neosvětlených předmětů na vzdálenost více než 50 m neobvyklá. Při brzdném zpomalení 5,8 – 6,8 m/s² a reakční době 1,0 – 1,4 s by řidič vozidla Opel mohl zastavit na vzdálenosti cca 50 m z rychlosti 64 – 67 km/h. Z pohledu řidičky Ford je možno říci, že řidička jela rychlostí nižší než je maximálně povolená. Na protijedoucí vozidlo reagovala přiměřeně a včas. Na vozidlo Opel mohla reagovat až po střetu vozidla Opel s laní, což je cca 2 s před střetem vozidel. Ze zvolené rychlosti 56 – 66 km/h nemohla zastavit před místem střetu, mohla pouze snížit rychlost svojí jízdy. Za technického předpokladu, že by řidič vozidla Opel jel maximálně povolenou rychlostí 90 km/h a na pohybující se laň by začal reagovat ze vzdálenosti cca 50 m, s časem prodlouženým o 0,5 s na lepší rozpoznání,

následuje reakční doba 1,4 s a intenzivní brzdění s brzdným zpomalením $5,8 \text{ m/s}^2$ je technicky přijatelné, že by řidič vozidla Opel zastavil před místem střetu s vozidlem Ford. Za technického předpokladu, že by řidič vozidla Opel brzdil v pravé polovině vozovky ke střetu vozidel Opel a Ford by nedošlo. Za technického předpokladu, že by řidič vozidla Opel brzdil za těchto podmínek směrem do levé poloviny vozovky, tak by mohl zastavit před místem střetu, ale ke střetu vozidel Opel a Ford by došlo dříve před technicky možným zastavením vozidla Opel, při rychlosti vozidla Opel cca 25 km/h a rychlosti vozidla Ford cca 15 km/h. Za technického předpokladu, že by řidič vozidla Opel jel rychlostí 64 – 67 km/h, přiměřenou rozhledu cca 50m, tak by zastavil před místem střetu s laní a nedošlo by ke střetu s laní ani s vozidlem Ford. Nelze vyloučit, že nárazová rychlost vozidla Opel do vozidla Ford mohla být 83 km/h, jak bylo stanoveno i tehdy, kdy by se řidič vozidla Opel před střetem s laní pohyboval rychlostí 90 km/h. Za této situace by však řidič vozidla Opel nesměl brzdit a po srážce s laní se do místa srážky vozidel pohybovat pouze zpomalováním v důsledku jízdnicích odporů. I tak by rychlost 90 km/h byla limitní. Z dokumentace dopravní nehody není patrný žádný podklad, ze kterého by se dalo usuzovat, že by střet vozidla Opel s laní mohl mít vliv na ovládání vozidla Opel řízením a brzděním. Za technického předpokladu, že by se při střetu vozidla Opel s laní dostala část těla laně pod pravé kolo vozidla Opel, tak z technického hlediska lze připustit, že při najetí a nadzvednutí pravé strany vozidla tělo laně vytvoří pomyslný klín a mohlo by dojít k vybočení vozidla Opel vlevo a při následném brzdění by vozidlo Opel mohlo směřovat do levé poloviny vozovky. Vyloučit nelze ani pravděpodobnější variantu, že řidič reagoval na překážku, která se před vozidlem pohybuje z levé strany vpravo, stržením řízení vlevo směrem od překážky. Stopy na fotodokumentaci Policie ČR, označené zelenou barvou a č. 4 a 5, jsou technicky přijatelné brzdícímu vozidlu Opel. Mezi střetem s laní a střetem s vozidlem Opel je technicky přijatelný časový interval cca 2 s. Před střetem s laní řidič vozidla Opel mohl uvidět laň přecházející z levé strany, reagovat na laň stočením řízení vlevo a následným brzděním, v průběhu brzdění mohl vidět přibližující se vozidlo Ford, mohl přerušit brzdění a snažit se stočit řízení vpravo, následně došlo ke střetu s vozidlem Ford. Toto popsané jednání je obvyklé při reakci na překážku a je technicky přijatelné vypočteným rychlostem a časovému intervalu. Z fotodokumentace vozidla Ford se nelze k technickému stavu řízení, brzd a koroze vozidla vyjádřit. Ve vztahu ke střetovým rychlostem vozidel by bylo možno očekávat i závažnější zranění, byť by vozidlo Ford nebylo zkorodované. Možná koroze skeletu Fordu neměla zásadní vliv na následky zranění řidičky. Co se týče výpovědi obžalovaného, týkající se jeho reakce, pak je třeba vycházet z toho, že od místa střetu s laní do místa střetu vozidel uplynul časový interval 3,6 – 3,7 s, když od spatření laně do střetu s laní řidič dojde za dobu 1,6 – 1,7 s, a do místa střetu vozidel Opel a Ford vozidla dojedou za dobu cca 2 s. Údaje o střetu s laní, zhasnutí motoru, nadskočení vozidla, intenzivním brzděním, stočení kol, jsou technicky přijatelné. Zapnutí výstražných světel je z časového pohledu málo pravděpodobné, ale nelze je jednoznačně vyloučit jako neproveditelné. Údaje o rychlosti a startování vozidla nejsou technicky přijatelné z důvodu krátkého času a energie vozidla, která se spotřebovala na deformace vozidel při střetu a následný pohyb vozidel do konečných poloh podle protokolu o nehodě. Znalec Uttl ve svém posudku vyjádřil technický názor, při kterém řešil střet vozidel s překrytím čelních profilů cca 90 % a při takto zvoleném překrytí čelních profilů vozidel dospěl k rychlosti vozidla Opel v době střetu cca 99 km/h a rychlosti vozidla Ford 37 km/h. Se závěry tohoto znaleckého posudku se lze ztotožnit, s výjimkou rozsahu překrytí profilů vozidel a na to navazující vypočtenou rychlostí vozidla Opel. Při takto zvoleném výpočtu je technicky přijatelné, aby vozidla dosáhla prostoru konečných poloh podle protokolu o nehodě. Revizní posudek dospěl k jinému závěru ohledně nárazové rychlosti vozidla Opel, protože uvažoval

s překrytím profilů vozidel cca 70 %, a proto byla určena nárazová rychlost Opelu do vozidla Ford v rozsahu 83 – 88 km/h. Co se týče znaleckého posudku znalce Kubečka, tak ten řešil střet vozidel s uvažovaným překrytím čelních profilů cca 70 %, a při zvolení tohoto překrytí pak dospěl k rychlosti vozidla Opel v době střetu cca 60 km/h a rychlosti vozidla Ford 60 km/h. Při tomto zvoleném výpočtu je technicky nepřijatelné, aby vozidla dosáhla prostoru konečných poloh podle protokolu o nehodě, když se to podává i ze samotné analýzy znalce Kubečka, podle které vozidlo Opel v důsledku sklonu svahu do prostoru konečné polohy zacouvá bez převrácení. Je tak technicky přijatelné pouze to, že do konečné polohy by se dostalo toliko vozidlo Ford. S výjimkou rozsahu překrytí předních profilů se nelze se závěry znaleckého posudku znalce Kubečka ztotožnit.

Z pitevního protokolu zpracovaného lékaři MUDr. Zdeňkem Šenkýřem a MUDr. Evou Tomáškovou soud zjistil, že poškozená zemřela na polytrauma, tj. stav poranění více pro život důležitých orgánů. Znalci zde podrobně popsali přesně zjištěná poranění.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, vypracovaného znalcem ing. Josefem Gottwaldem, který byl v řízení před soudem čten za splnění podmínek § 211 odst. 5 trestního řádu, bylo zjištěno, že v krvi poškozené nebyla prokázána přítomnost alkoholu.

Dále byly skutkové okolnosti zjištěny i z jiných ve věci provedených důkazů, zejména z protokolu o nehodě v silničním provozu a rozsáhlé fotodokumentace, kterou do spisu založila nejenom policie, která jí pořídila v souvislosti s vyšetřováním dané nehody, ale i otec obžalovaného, který jí pořídil v den nehody, krátce poté, jakož i Hasičský záchranný sbor Český Krumlov, který místo nehody rovněž zachytil prostřednictvím fotodokumentace.

Při vyhodnocení zmíněných důkazů jak jednotlivě tak v jejich souhrnu a vzájemných vazbách dospěl soud k závěru, že se stal skutek tak, jak je shora popsán. Svá skutková zjištění ohledně místa dopravní nehody a způsobu, jak k této došlo, soud opřel o výpověď obžalovaného, svědků, listinné důkazy, včetně fotodokumentace, jakož i o znalecké posudku z oboru dopravy, vypracované znalcem ing. Uttlem a znaleckým ústavem – společností ADET s.r.o. O závěry znalce ing. Kubečka se soud při rozhodování o věci samé neopíral, protože jeho závěry byly vyvráceny revizním znaleckým posudkem, který navíc uvedl, že ani při výpočtu zvoleném v tomto znaleckém posudku nebylo technicky přijatelné, aby vozidla dosáhla prostoru konečných poloh podle protokolu o nehodě. Naopak podpořil znalecké závěry ing. Uttla, s nimiž se až na jednu výjimku ztotožnil, přičemž i vysvětlil, z jakého důvodu došlo k rozdílnému výpočtu týkající se střetové rychlosti vozidla Opel, v okamžiku, kdy naráží do vozidla Ford. Revizní posudek poukázal na to, že k rozdílnému výsledku došlo z jediného důvodu - každý znalecký posudek vycházel z jiného rozsahu překrytí vozidel. S ohledem na právě uvedené soud nemá pochybnosti o správnosti údajů obsažených v revizním posudku znaleckého ústavu, a v rozsahu jím upraveném ani o závěrech znaleckého posudku znalce Uttla. Je skutečností, že znalci měli ztíženou pozici v tom, že policií nebylo dostatečně zaznamenáno místo dopravní nehody, když se z protokolu o ohledání ani v náčrtcích neobjevily stopy, které jsou více než patrné z fotodokumentace (odhozené plasty, stopa v trávě po vjetí vozidla Opel na pole). Znalci však měli k dispozici veškerou fotodokumentaci vztahující se k tomuto případu, z této vycházeli a za situace, kdy je nesporné, že fotografie zachycují vozidla v konečné poloze, jak se podává z výpovědí všech svědků, kteří byli na místě a měli možnost vnímat situaci, soud nepochybuje o správnosti

znaleckých posudků.

Je tak nepochybné, že k dopravní nehodě došlo v brzkých ranních hodinách, v době kdy slabě pršelo a byla tma. Prvotní a podle názoru soudu hlavní příčinnou dopravní nehody byla skutečnost, že obžalovanému do jízdní dráhy skočila laň. Obžalovaný se s ní střetl a v důsledku toho se dostal do protisměru, kde se střetl s vozidlem poškozené. Byť lze důvodně předpokládat, že pokud by se v daném místě laň nevyskytla, k dopravní nehodě by nedošlo, je podle názoru soudu na místě se zabývat odpovědností obžalovaného za dané jednání v souvislosti s rychlostí jeho vozidla, když je nepochybné, že různá rychlost vozidla může mít různé následky. Při úvahách o tom, jakou rychlostí se obžalovaný před střetem s laní pohyboval, soud vyšel z výpovědi obžalovaného, který popisoval, že před střetem s vozidlem Ford intenzivně brzdil. Za této situace znalecký ústav ADET s.r.o. uzavřel, že vozidlo Opel se mohlo pohybovat před tím, než srazilo laň, rychlostí 107 – 112 km/h. Nárazová rychlost do laně pak činila 104 – 109 km/h a následná nárazová rychlost při střetu aut činila v případě vozidla Opel 83 – 88 km/h a v případě vozidla Ford 33 – 43 km/h. Soud vycházející ze závěrů znaleckého posudku považuje za vyloučené, že obžalovaný před místem srážky s laní se pohyboval rychlostí 90 km/h. Znalecký posudek jednoznačně uvedl, že nárazová rychlost vozidla obžalovaného v době střetu s vozidlem poškozené se musela pohybovat v rozmezí 83 – 88 km/h, v jiném případě by se vozidlo nedostalo do konečné polohy. Pokud znalecký posudek připustil, že při respektování tohoto údaje se obžalovaný mohl před srážkou s laní pohybovat rychlostí 90 km/h, byť by šlo o hranici limitní, pak by obžalovaný nemohl vůbec brzdit. Toto je však v rozporu s výpovědí samotného obžalovaného, který hovořil o intenzivním brzdění z jeho strany. Za předpokladu, že by obžalovaný jel skutečně rychlostí 90 km/h a intenzivně by brzdil, pak by ke střetu vozidel Opel a Ford došlo v jiném místě než v projednávaném případě a při nárazových rychlostech vozidla Opel cca 25 km/h a vozidla Ford cca 15 km/h. Soud tak uzavírá, že pokud by obžalovaný jel povolenou rychlostí, pak by sice k dopravní nehodě došlo, ale na straně obžalovaného by byla výrazně nižší střetová rychlost při srážce vozidel a lze tak důvodně očekávat, že následek by nebyl tak tragický. Tento závěr soud opírá o znalecký posudek MUD. Šenkýře, který uvedl, že rozsah a závažnost poranění se odvíjí od nárazové rychlosti, když při rychlosti EES od 40 km/h lze předpokládat zranění vážná. Dodal, že tento závěr platí pro zranění hlavy bez ohledu na aktivaci zádržného systému.

Soud uzavírá, že k dopravní nehodě s tragickým následkem došlo mimo jiné i proto, že obžalovaný porušil důležité povinnosti uložené mu zákonem, a to konkrétně zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tento předpis v ustanovení § 4 písm. a), b) stanoví, že každý je povinen chovat se při účasti na provozu na pozemních komunikacích ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život a zdraví jiných osob, své chování přizpůsobit stavu komunikace, svých schopnostem a zdravotnímu stavu. Dále citovaný zákon uvádí, že řidič je povinen se řídit pravidly provozu na pozemních komunikacích, upravených i tímto zákonem. Rychlost jízdy je upravena v § 18, kde je stanoveno, že řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit mimo jiné okolnostem, které je možno předvídat, smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, a nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, která je mimo obec nejvýše 90 km/h. V případě obžalovaného lze těžko hovořit o dodržení předpisů upravujících silniční provoz, protože on je nepovolenou rychlostí, když jel nejméně 107 km/h. Šlo o rychlost, kdy nebyl schopen zastavit vozidlo ani na vzdálenost, na kterou měl rozhled.

V případě jízdy na potkávací světla by obžalovaný byl schopen zastavit vozidlo z rychlosti 64 – 60 km/h, při jízdě na dálková světla pak z rychlosti 90 km/h.

Ve světle právě rozvedeného soud považuje obhajobu obžalovaného, že on se před dopravní nehodou pohyboval povolenou rychlostí za vyvrácenou a ryze účelovou. Pro tento závěr mimo jiné svědčí i fakt, že výpověď obžalovaného, že on po nárazu do laně zastavil v protisměru na vozovce a až poté do něj narazilo vozidlo poškozené, označil znalecký ústav jako za technicky nepřijatelný průběh dopravního děje.

Soud dospěl k následujícímu závěru. Obžalovaný řidl dne 29.09.2010 okolo 05:20 hodin osobní automobil značky Opel Astra, RZ: 5C0 0655, přičemž se pohyboval nepovolenou rychlostí, když v daném úseku je maximální povolená rychlost 90 km/h a on jel nejméně 107 km/h. Toto jeho jednání je v příčinné souvislosti s tragickou dopravní nehodou, když za předpokladu dodržení maximální povolené rychlosti z jeho strany by nedošlo k tak závažnému následku jako bylo úmrtí poškozené, byť jeho jednání není jedinou příčinou této dopravní nehody, za kterou jistě třeba považovat náhlý výskyt laně v jízdni dráze obžalovaného. Obžalovaný tedy po střetu s laní vjel ve vysoké rychlosti do protisměru, kde se střetl s vozidlem poškozené, které v důsledku toho utrpěla zranění specifikovaná ve výrokové části tohoto rozhodnutí, na jejichž následky podlehla. K posuzovanému jednání došlo mimo jiné proto, že obžalovaný porušil důležité povinnosti uložené mu zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jak bylo zmíněno již shora. Vzhledem k právě uvedenému soud uznal obžalovaného vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku.

Při úvahách o trestu byly soudem váženy veškeré skutečnosti rozhodné pro určení jeho druhu a výše. Škodlivost jednání obžalovaného pro společnost je výrazně snižována okolnostmi daného případu, kdy, jak bylo opakovaně řečeno, podle názoru soudu hlavní příčinou dopravní nehody byl náhlý výskyt lesní zvěře v jízdni dráze obžalovaného. Na straně druhé je škodlivost tohoto jednání výrazně zvyšována osobou samotného obžalovaného. Nelze si nepovšimnout, že obžalovaný je držitelem řidičského průkazu od roku 2003 a do současné doby byl již sedmkrát projednáván pro přestupek na úseku dopravy. Ve třech případech šlo o překročení maximálně povolené rychlosti v obci, přičemž vždy šlo o překročení o více než 20 km/h. Vedle toho se dopustil i jiných závažných dopravních přestupků, kdy on jel bez řidičského oprávnění, pod vlivem návykové látky a v jednom případě se dopustil dopravního přestupku spočívajícího v tom, že se odmítl podrobit vyšetření na alkohol. Byl-li v minulosti odsouzen, pak opět pro protiprávní jednání spáchané v dopravě, kdy on nerespektoval uložený zákaz řízení motorových vozidel (Okresní soud v Českém Krumlově sp.zn. 10T 45/2009). V jiném případě trestně odsouzen nebyl. Obžalovanému nepolehčuje jeho postoj v dané věci, kdy on se k porušení dopravních předpisů nedoznal.

Výměru trestu je třeba zvolit v rámci zákonné trestní sazby ustanovení § 143 odst. 2 trestního zákoníku, podle kterého lze uložit trest odnětí svobody na jeden rok až šest let. Při zohlednění všech zjištěných okolností jak přitěžujících tak polehčujících soud za odpovídající trest považuje trest vyměřený v první pětině zákonné sazby, konkrétně v trvání dvou let, když bylo přihlédnuto zejména k tomu, že jednání obžalovaného nebylo jedinou příčinou dopravní nehody, na které se výrazně podílela náhoda v podobě výskytu lesní zvěře na silnici. Z tohoto důvodu soud nepřistoupil ani k přímému omezení svobody

obžalovaného, byť tento opakovaně porušuje pravidla silničního provozu, a výkon trestu odnětí svobody podmíněně odložil na zkušební dobu tří let, když nelze přehlédnout, že k dopravní nehodě došlo krátce poté, kdy bylo u obžalovaného podmíněně upuštěno od zbytku výkonu trestu zákazu činnosti uloženého mu zdejší soudem pod sp.zn. 10T 45/2009.

Na řídičskou neukázněnost obžalovaného, který ignoruje základní pravidla silničního provozu, když je opakovaně porušuje bez ohledu na to, že je za to sankciován, je soudem reagováno uložením trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všech druhů. S ohledem na charakter dopravní nehody, kdy se obžalovaný popsáním způsobem střetl s vozidlem jedoucím v protisměru, jehož řidička na následky této dopravní nehody zemřela, mimo jiné i z důvodu, že on porušil elementární povinnost řidiče, a jeho osobu, soud vyměřil tento trest mírně pod polovinou zákonné sazby, tj. v trvání pěti let.

S nároky na náhradu škody se k trestnímu řízení připojili manžel poškozené, její děti a rodiče, všichni s částkou 240.000,- Kč, a bratr poškozené s částkou 175.000,- Kč, představující jednorázové odškodnění za usmrcení poškozené ve smyslu § 444 odst. 3 občanského zákoníku. Toto ustanovení stanoví, že za škodu usmrcením náleží pozůstalým jednorázové odškodnění, a to manželovi, každému dítěti a každému rodiči vždy částka 240.000,- Kč, a každému sourozenci zesnulého částka 175.000,- Kč. Soud tak rozhodl podle § 228 odst. 1 trestního řádu o povinnosti obžalovaného nahradit poškozeným jimi vyúčtované částky. Dále se k trestnímu řízení připojila Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR s částkou 339.327,- Kč představující vynaložené náklady na péči o poškozenou. Poškozená výši nákladů prokázala, proto soud obžalovaného zavázal zaplatit škodu ve vyúčtované výši i této poškozené.

Poučení: Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání, a to ve lhůtě 8 dnů ode dne doručení písemného vyhotovení rozsudku, když odvolání se podává ke Krajskému soudu v Českých Budějovicích prostřednictvím soudu podepsaného, a to ve trojím vyhotovení.

Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku rozsudku, a to ve prospěch i v neprospěch obžalovaného, obžalovaný může rozsudek napadat pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká a v jeho prospěch tak mohou učinit rovněž příbuzní v pokolení přímém, jeho sourozenci, osvojitel, osvojenec, manžel a druh. Poškození, kteří uplatnili nárok na náhradu škody, mohou rozsudek napadat pro nesprávnost výroku o náhradě škody. Osoby oprávněné rozsudek napadat pro nesprávnost některého jeho výroku jej mohou napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro vady řízení, které předcházelo vyhlášení rozsudku, jestliže tyto vady byly způsobilé přivodit, že některý z výroku rozsudku je nesprávný nebo že chybí.

Odvolání musí být ve shora uvedené lhůtě odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku

nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává byť i zčásti ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaných. Odvolání lze opřít o nové skutečnosti a důkazy.

Odvolání nemůže podat ten, kdo se jej vzdal.

Okresní soud v Českém Krumlově
dne 03.04.2012

JUDr. Jitka Juřicová, v.r.
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení:
Šárka Hállová