



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci Králové projednal ve veřejném zasedání konaném dne 20. října 2015 v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Jiřího Mádra a soudců JUDr. Pavla Vaněčka JUDr. Jana Šulece, **odvolání obžalovaného** [REDACTED], nar. [REDACTED] v [REDACTED], bytem [REDACTED], okr. [REDACTED], a **státní zástupkyně** Okresního státního zastupitelství v Hradci Králové, proti rozsudku Okresního soudu v Hradci Králové ze dne 21.5.2015, č.j. 3T 13/2014-293, a rozhodl t a k t o :

1)

Z podnětu odvolání obžalovaného [REDACTED], se napadený rozsudek podle § 258 odst. 1 písm. b), d), e), f) tr. řádu **v celém rozsahu zrušuje.**

Podle § 259 odst. 3 tr. řádu se **nově rozhoduje** tak, že obžalovaný

[REDACTED]

nar. [REDACTED] v [REDACTED], bytem [REDACTED], okr. [REDACTED],
[REDACTED],

uznává se vinným, že

dne [REDACTED] 2013 kolem 10:15 hodin v ulici [REDACTED] v [REDACTED], okr. [REDACTED]
[REDACTED] na veřejně přístupné účelové komunikaci před provozovnou firmy [REDACTED]
[REDACTED] jako [REDACTED] pracovního stroje samojízdného teleskopického nakladače zn. [REDACTED]

■, r. z. ■, vyjel z areálu nejprve vpravo, po ujetí přesně nezjištěné vzdálenosti několika metrů zastavil a začal couvat zpět do vjezdu do areálu firmy a při couvání vnitřní částí levého zadního kola pracovního stroje najel na hlavu za ním na zemi ležícího ■, nar. ■, který jel na jízdním kole za pracovním strojem jedoucím z výjezdu z areálu vpřed a poté, co pracovní stroj zastavil a počal couvat, spadl z jízdního kola za pracovním strojem v jeho jízdní dráze, přičemž v důsledku střetu utrpěl ■ vážné zranění hlavy, kterému na místě podlehl, a ■ tak porušil ustanovení § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, když další příčinou bylo i to, že ■ poškozeného ■ v rozporu s ustanovením § 58 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. nezabezpečila dostatečný dohled nad poškozeným ■, nar. ■, který jel na kole po veřejně přístupné účelové komunikaci,

tedy

jinému z nedbalosti způsobil smrt

čímž spáchal

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

a odsuzuje se

podle § 143 odst. 1 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání **jednoho roku.**

Podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku a § 82 odst. 1 trestního zákoníku se výkon trestu **podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání dvou let.**

Podle § 73 odst. 1, 3 trestního zákoníku se obžalovanému ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v trvání jednoho roku a šesti měsíců.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu se obžalovanému ukládá nahradit škodu v následujícím rozsahu:

poškozené Všeobecné zdravotní pojišťovně České republiky – Krajské pobočce pro Královéhradecký kraj, Hořická 1710/19a, Hradec Králové náhradu nákladů léčení pošk. ■ ve výši 2.217 Kč,

poškozené [REDACTED], nar. [REDACTED], trvale bytem [REDACTED]
 [REDACTED], fakticky bytem [REDACTED], ve výši 144.000 Kč,
 poškozené [REDACTED], nar. [REDACTED], trvale bytem [REDACTED]
 [REDACTED], fakticky bytem [REDACTED] ve výši 144.000 Kč,
 poškozenému [REDACTED], trvale bytem nám. [REDACTED],
 fakticky bytem [REDACTED], ve výši 144.000 Kč,
 poškozenému [REDACTED], trvale bytem [REDACTED]
 [REDACTED], ve výši 144.000 Kč.

Podle § 229 odst. 2 tr. řádu se poškození poškozené Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky – Krajská pobočka pro Královéhradecký kraj, Hořická 1710/19a, Hradec Králové, [REDACTED], nar. [REDACTED], trvale bytem [REDACTED]
 [REDACTED], fakticky bytem [REDACTED], [REDACTED], nar.
 [REDACTED], trvale bytem [REDACTED], fakticky bytem [REDACTED]
 [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], nar. [REDACTED], trvale bytem nám. [REDACTED],
 [REDACTED], fakticky bytem [REDACTED], [REDACTED], nar.
 [REDACTED], trvale bytem [REDACTED], odkazují se zbytky svých nároků
 na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

2)

Odvolání státní zástupkyně se podle § 256 tr. řádu **z a m í t á .**

Odůvodnění

Napadeným rozsudkem Okresního soudu v Hradci Králové ze dne 21.5.2015, pod č.j. 3T 13/2014-293, byl obžalovaný [REDACTED] uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku a za to byl odsouzen podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání 2 (dvou) let. Podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku a § 82 odst. 1 trestního zákoníku byl výkon trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 4 (čtyř) let. Podle § 73 odst. 1, 3 trestního zákoníku byl obžalovanému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v trvání 2 (dvou) let. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byla obžalovanému uložena povinnost nahradit škodu v následujícím rozsahu:

poškozené Všeobecné zdravotní pojišťovně České republiky – Krajské pobočce pro Královéhradecký kraj, Hořická 1710/19a, Hradec Králové náhradu nákladů léčení pošk.

██████████ ve výši 3.695,- Kč,

poškozené ██████████ ve výši 240.000 Kč,

poškozené ██████████ ve výši 240.000 Kč,

poškozenému ██████████ ve výši 240.000 Kč,

poškozenému ██████████ ve výši 240.000 Kč.

Podle skutkových zjištění okresního soudu se obžalovaný ██████████ výše uvedeného přečinu dopustil tím, že dne ██████████ 2013 kolem 10:15 hodin v ulici ██████████ ██████████ okr. ██████████ na veřejně přístupné účelové komunikaci před provozovnou firmy ██████████ jako ██████████ pracovního stroje samojízdného teleskopického nakladače zn. ██████████, r. z. ██████████, vyjel z areálu nejprve vpravo, po ujetí přesně nezjištěné vzdálenosti několika metrů zastavil a začal couvat zpět do vjezdu do areálu firmy a při couvání vnitřní částí levého zadního kola pracovního stroje najel na hlavu za ním na zemi ležícího ██████████, nar. ██████████, který jel na jízdním kole za pracovním strojem jedoucím z výjezdu z areálu vpřed a poté, co pracovní stroj zastavil a počal couvat, spadl z jízdního kola za pracovním strojem v jeho jízdní dráze, přičemž v důsledku střetu utrpěl ██████████ vážné zranění hlavy, kterému na místě podlehl, a ██████████ tak porušil ustanovení § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Proti tomuto rozsudku podal obžalovaný v zákonné lhůtě odvolání, které následně písemně odůvodnil prostřednictvím svého obhájce, kdy napadá předmětný rozsudek ve všech jeho výrocích. Obžalovaný vytýká soudu prvního stupně především to, že se dostatečně nezabýval otázkou zavinění obžalovaného a dále, že nepřihlédl ke znaleckému posudku z dopravy ██████████ č. 499-03-14, který obžalovaný soudu v rámci své obhajoby předložil.

Soud prvního stupně vyšel v napadaném rozsudku ze znaleckého posudku z oboru dopravy, který vypracoval ██████████. V tomto posudku dospěl znalec k závěru, že obžalovaný měl sice ztížené rozhledové poměry, které vyplývaly z konstrukčního uspořádání stroje, avšak v okamžiku, kdy obžalovaný vyjížděl z brány areálu firmy ██████████, umožňovaly jeho rozhledové poměry zpozorování poškozeného na krátkém úseku po výjezdu z brány. Znalec dále dospěl k závěru, že při couvání již obžalovaný poškozeného zpozorovat nemohl.

Tvrzení, že obžalovaný mohl při výjezdu z brány areálu firmy ██████████ poškozeného spatřit, však bylo zpochybněno závěry, ke kterým dospěl ve svém znaleckém posudku ██████████. Z jeho znaleckého posudku vyplynulo, že pokud by se poškozený nacházel za keřovitým porostem, pak jeho viditelnost z pozice ██████████ nakladače nebyla možná.

Obžalovaný uvádí, že v místě dopravní nehody byl v inkriminovaný okamžik zcela minimální provoz. Při vyjíždění z brány si však byl vědom toho, že vjíždí na pozemní komunikaci, a proto se před vyjetím z brány náležitě rozhlížel. Vzhledem k tomu, že v okolí neviděl žádného chodce, cyklistu ani žádný automobil, vjel s nakladačem na pozemní komunikaci. Lze se proto domnívat, že v momentě, kdy obžalovaný vyjížděl s nakladačem z brány areálu firmy ██████████, stál poškozený za keřovitým porostem, a obžalovaný ho proto nemohl vidět, jak je uvedeno ve znaleckém posudku vypracovaným ██████████.

Při následném couvání již obžalovaný nemohl poškozeného za nakladačem spatřit, a nehodě tedy nemohl zabránit, což také vyplývá z obou znaleckých posudků.

Obžalovaný má tedy za to, že nebylo v jeho silách dopravní nehodě zabránit, když řádně splnil veškeré své povinnosti vyplývající ze zákona o provozu na pozemních komunikacích. Obžalovaný si počínal s náležitou opatrností a udělal v dané situaci maximum proto, aby ověřil okolní dopravní situaci, jak podrobně vypověděl při své výpovědi.

Obžalovaný se proto domnívá, že se trestného činu, který je mu kladen za vinu, nedopustil, neboť chybí jeho zavinění. Poškozený, tedy [REDAKCE] chlapec, se pohyboval na pozemní komunikaci na jízdním kole bez náležitého dozoru, neboť se vzdálil od své [REDAKCE], paní [REDAKCE], které byl poškozený v inkriminovaný okamžik svěřen. Výpovědi svědkyně [REDAKCE] bylo prokázáno, že paní [REDAKCE] byla v okamžik těsně před nehodou „nahore u silnice“, to znamená ve vzdálenosti zhruba 50-60 metrů od poškozeného. Kdyby paní [REDAKCE] byla v okamžiku dopravní nehody v blízkosti chlapce, jak ve snaze minimalizovat svůj zcela zásadní podíl na tragické smrti jejího [REDAKCE] vypověděla, zcela jistě by byla schopna upozornit obžalovaného na to, že se poškozený nachází za nakladačem, který obžalovaný řídil, a obžalovaný by si jí navíc při vyjíždění z areálu firmy [REDAKCE] musel všimnout; event. dostatečně upozornit poškozeného, nad nímž vykonávala dohled. Je tedy třeba vyjít z toho, že paní [REDAKCE] se v okamžiku nehody nacházela ve značné vzdálenosti od poškozeného.

Je nesporným faktem, že nezkušený [REDAKCE] cyklista není schopen samostatně řešit dopravní situace, které mohou v provozu na pozemní komunikaci nastat. Právě z tohoto důvodu stanoví § 58 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, že dítě mladší 10 let smí jet na jízdním kole na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci pouze pod dohledem osoby starší 15 let. V daném případě však bylo toto ustanovení zcela jednoznačně porušeno, neboť za situace, kdy takto doprovázející osoba jde několik desítek metrů za dítětem, nelze o jízdu pod dohledem hovořit.

Za předpokladu, že by poškozený byl pod náležitým dohledem, jak je předepsáno zákonem o provozu na pozemních komunikacích, nemuselo k dopravní nehodě dojít. Skutečnou příčinu dopravní nehody lze proto spatřovat v tom, že paní [REDAKCE] zanedbala dohled nad poškozeným. Jak již bylo uvedeno výše, obžalovaný zanedbal žádnou svoji povinnost a dopravní nehodě, na rozdíl od paní [REDAKCE], nemohl zabránit.

S ohledem na výše uvedené nutně vyvstává i otázka zavinění a trestněprávní odpovědnosti samotné paní [REDAKCE], kterážto však nebyla v rámci předmětného řízení nikterak řešena.

Obžalovaný dále ve vztahu k argumentaci soudu prvního stupně uvádí, že se neztotožňuje s tvrzeným porušením důležité povinnosti uložené mu podle zákona, které soud prvního stupně spatřuje v porušení § 4 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., neboť se obžalovaný „neměl chovat ohleduplně a ukázněně a neměl se plně věnovat řízení vozidla“ a dále měl porušit ustanovení § 24 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb., které stanoví, že „při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích“ a „vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.“

Soud prvního stupně pak k údajnému porušení obecných zásad chování všech účastníků silničního provozu obsažených v § 4 zákona č. 361/2000 Sb. (generální klauzule svého druhu) dále více argumentů nerozvíjí, když tato obecná porušení zřejmě sleduje v porušení povinností řidiče obsažených v § 24 odst. 2,3 zákona č. 361/2000 Sb. Zde pak prvoinstanční soud argumentuje rozhodnutími Nejvyššího soudu ČR, konkrétně rozhodnutími pod sp. zn. 7Tdo 1034/2010 ze dne 15.9.2010 a sp. zn. 5Tz 21/86 ze dne 7.7.1986.

Prvým citovaným rozhodnutím soud zdůrazňuje povinnost řidiče při couvání s nákladním vozidlem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti se zajištěním další náležitě poučené osoby, jako povinnosti důležité v oblasti pohybu na pozemních komunikacích. Z právní věty druhého citovaného rozhodnutí pak soud zdůrazňuje tvrzení, že povinnost řidiče zajistit při couvání s nákladním vozidlem asistenci poučené osoby nastává i tehdy, pokud řidič před nastoupením do vozidla na vozovce ani v její blízkosti žádnou osobu neviděl.

Obžalovaný nehodlá zpochybňovat závěry citovaných rozhodnutí Nejvyššího soudu, avšak je přesvědčen, že tyto nejsou skutkově příléhavé a nelze tyto právní závěry bez dalšího užít k odsuzujícímu rozsudku vůči obžalovanému. Prvoinstanční soud pak dle názoru obžalovaného zejména opomenul samotný předpoklad aplikace citovaných rozhodnutí, resp. citovaných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., tedy konkrétní okolnosti, které předcházely nehodovému ději, co do výhledových poměrů řidiče, obvyklosti provozu vozidel či výskytu osob v daném prostoru, apod., resp. konkrétní okolnosti, které předpokládá zákon či judikatura ke vzniku zmíněných povinností řidiče.

Namísto toho se soud prvního stupně spokojil s tím, že ze spisu podle fotodokumentace vyplývá, že daná lokalita splňuje citované podmínky, tedy že jde o obydlené místo, kde se nacházejí rodinné domy. To dle názoru obžalovaného nepostačuje, když toto není ani skutkově příléhavé citovanému rozhodnutí sp. zn. 5Tz 21/86. V řešeném případě se v širším okolí nehodového místa skutečně nachází i rodinné domy, avšak prim v dané lokalitě hrají zemědělské či firemní areály. Stejně tak se jedná o prostor, kde je zcela obvyklá manipulace s velkými zemědělskými stroji, kde se obžalovaný pracovní pohybuje v řádu desítek let.

V komparovaných případech šlo jednak od couvání velkým nákladním vozidlem v ulici výlučně zastavěné rodinnými domy (z rozhodnutí sp. zn. 5 Tz 21/86 - ulice [REDAKCE], [REDAKCE]), nedaleko centra většího města, nežli je [REDAKCE], kde se běžně stavební či zemědělské stroje nepohybovaly. V druhém citovaném rozhodnutí (7Tdo 1034/2010) pak byl předmětem posuzování zcela nepřiměřený průjezd řidiče ostrou levotočivou zatáčkou, a to rychlostí, která nebyla odpovídající ani konstrukci zatáčky ani podmínkám vyplývajícím z aktuálního počasí. Tyto situace pak zajisté nelze srovnávat s chováním zkušeného, jinak neproblematického [REDAKCE], pohybujícího se se zemědělským strojem v lokalitě pro takový pohyb zcela obvyklé. Nadto za situace, kdy obžalovaný po ujetí několika metrů vpravo vpřed (před couváním) nezaregistroval žádný pohyb v širokém okolí okolo místa vjezdu do areálu firmy.

S ohledem na charakter řešeného trestného činu v souvislosti s dopravní nehodou je nutné provést precizní vyličení skutkového stavu a následné právní hodnocení tak, aby bylo jednoznačně popsáno naplnění všech obligatorních znaků skutkové podstaty trestného činu, tedy zejména zavinění pachatele, v daném případě v nedbalostní formě, a pochopitelně

náležitý rozbor objektivní stránky šetřeného trestného činu, tedy jednání, následku a příčinného vztahu mezi jednáním a následkem.

Kauzální nexus mezi následkem a jednáním pachatele může založit trestněprávní odpovědnost pouze za předpokladu, že je jednoznačně definována a důkazy podložena okolnost (jednání pachatele), bez níž by k následku nebylo došlo. Všechny prvky objektivní stránky trestného činu pak musí být stiženy zaviněním pachatele, v případě nedbalostního zavinění dopravní nehody, tedy musí dojít k vymezení okolností, které může či nemůže řidič spravedlivě v konkrétním místě předvídat, tj. vyjádření míry opatrnosti, která se v konkrétním případě od řidiče očekává. Takový rozbor však napadený rozsudek nepřináší ani ve svém odůvodnění, přičemž zde obžalovaný zdůrazňuje, že ani v popisu skutku ve výrokové části napadeného rozsudku nejsou obsaženy skutkové okolnosti charakterizující nedbalostní zavinění obžalovaného.

S ohledem na výše uvedené obžalovaný [REDAKCE] navrhuje, aby Krajský soud v Hradci Králové zrušil napadený rozsudek Okresního soudu v Hradci Králové č.j. 3T 13/2014-293 ze dne 21.5.2015 a obžalovaného zprostil obžaloby v celém rozsahu.

Proti tomuto rozsudku podala v zákonné lhůtě odvolání státní zástupkyně Okresního státního zastupitelství v Hradci Králové v neprospěch obžalovaného [REDAKCE] a to do výroku o trestu.

Pokud jde o výrok o vině, proti tomuto nelze mít žádné námítky, neboť popis skutku a použití právní kvalifikace odpovídají podané obžalobě, přičemž v průběhu hlavního líčení nedošlo k žádné změně důkazní situace.

Pokud jde o uložený trest, jeví se jako nepřiměřeně mírný. Intervenujícím státní zástupcem byl při hlavním líčení navrhován podmíněný trest odnětí svobody kolem poloviny zákonné trestní sazby § 143 odst. 2 tr. zákoníku tak, aby trest mohl být ještě podmíněně odložen na nejdelší možnou zkušební dobu v trvání 5 let. Dále bylo navrhováno uložení trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 5 let, neboť obžalovaný se dopustil trestného jednání v dopravě a v souvislosti s porušením důležité povinnosti. Zejména uložený trest zákazu činnosti ve výměře 2 let, tj. při spodní hranici zákonného rozpětí stanoveného pro tento druh trestu, neodpovídá závažnosti spáchaného jednání a závažnosti následku - usmrcení nezletilého. Soud sám ve svém rozhodnutí podrobně popisuje pochybení obžalovaného při řízení pracovního stroje s tím, že se jednalo o naprosto zmatečný způsob jízdy, kdy obžalovaný k jízdě použil vozidlo nevhodné pro přepravu nákladu, s tímto vyjel na pozemní komunikaci, o které věděl, že zde probíhá provoz dalších vozidel, s pracovním strojem zastavil a poté couval, ač věděl, že výhled z místa [REDAKCE] směrem dozadu je velmi omezený. Dále je třeba konstatovat, že nebylo zjištěno spoluzavinění jiné osoby. Pokud jde o trest zákazu činnosti, je to právě jeho délka, která výrazným způsobem zasáhne obžalovaného a je proto třeba tento trest navýšit tak, aby alespoň pokryl zkušební dobu podmíněného odsouzení.

Vzhledem ke shora uvedeným skutečnostem navrhl, aby Krajský soud v Hradci Králové zrušil rozsudek Okresního soudu v Hradci Králové ze dne 21.05.2015, č.j. 3T 13/2014, a to ve výroku o trestu a dle § 259 odst. 3,4 tr. řádu sám ve věci rozhodl tak, jak je v odvolání popsáno.

K odvolání obžalovaného se vyjádřili i poškození [REDAKCE], [REDAKCE] a [REDAKCE] prostřednictvím svého společného zmocněnce [REDAKCE], kteří mimo jiné uvádějí, že dne [REDAKCE] 2015 bylo poškozeným prostřednictvím jejich společného zmocněnce doručeno odvolání obžalovaného proti rozsudku Okresního soudu v Hradci Králové ze dne 21.5.2015, č.j. 3T 13/2014-293. Poškození tímto využívají svých práv a stručně k podanému odvolání uvádí následující.

K námitce nevypořádání se se všemi provedenými důkazy a jejich hodnocení soudem prvního stupně. Obžalovaný v odůvodnění svého odvolání zdůrazňuje své přesvědčení, že při jiném provádění a hodnocení důkazů (zejména přihlídnutí ke znaleckému posudku z oboru dopravy [REDAKCE] č. 499-03-14, který si obžalovaný v rámci probíhajícího trestního řízení jednání nechal v rámci své obhajoby vypracovat) měl soud prvního stupně dospět k jiným závěrům, tedy k těm, na kterých obhajoba setrvává, tj. že obžalovaný splnil veškeré povinnosti vyplývající ze zákona o provozu na pozemních komunikacích a nemohl tedy tragické dopravní nehodě, při níž zemřel poškozený [REDAKCE], nikterak zabránit.

Předně je třeba poukázat, že soud prvního stupně provedl pečlivé a zevrubné dokazování a vyhověl všem důkazním návrhům. Provedené důkazy pak v odůvodnění napadeného rozsudku pečlivě vyhodnotil. Na základě takového důkladného vyhodnocení provedených důkazů dospěl soud prvního stupně k závěru, že skutek, tak jak byl popsán v obžalobě (až na drobnou úpravu), byl jednoznačně prokázán.

Poškození se tímto domnívají, že právo hodnotit důkazy volně podle svého uvážení jednotlivě a v jejich souhrnu je svrchovaným právem soudu. Z odvolání obžalovaného však vyplývá, že tuto ústavní zásadu volného hodnocení důkazů nerespektuje, když poukazuje na skutečnost, že měl být při hodnocení důkazů kladen více důraz na jím porýzený znalecký posudek z oboru dopravy. Soud prvního stupně zcela správně vyhodnotil tento posudek jako nedostatečný, a to zvláště za situace, kdy tento je příliš obecný, nevychází z předchozího vyšetřování a neobsahuje žádné bližší výpočty. Ohledně výhledových možností obžalovaného a situace na místě dopravní nehody, tedy i postavení poškozeného [REDAKCE], byly provedeny dva vyšetřovací pokusy přímo na místě, ze kterých posléze vychází znalecký posudek [REDAKCE]. [REDAKCE], který rovněž byl přítomen u jednoho z provedených vyšetřovacích pokusů. Vyšetřovacímu pokusu byl přítomen i obžalovaný spolu se svým obhájcem, který proti tomuto neměli žádných připomínek ani námitek.

Nadto, což je v této souvislosti zvláště důležité zmínit, soud prvního stupně při odůvodnění svého závěru vycházel z porušení povinností obžalovaným, které toliko postačovaly k naplnění všech znaků skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku. K otázce zda a kde mohl obžalovaný zemřelého vidět, soud prvního stupně nepřihlížel.

Soud prvního stupně nepochybil, když vycházel zejména z výpovědi samotného obžalovaného a vyhodnocení jeho jízdy s naloženým pracovním strojem a okolního prostředí (obytná zóna) - znalecký posudek z dopravy vypracovaný soudem ustanoveným znalcem [REDAKCE]. [REDAKCE]. Z provedeného dokazování jednoznačně vyplývá, že se obžalovaný se svým pracovním strojem choval nezodpovědně (vůbec tohoto typu vozidla neměl využít pro přepravu dřeva) a nezajistil si bezpečné couvání, i když k tomu bezesporu podmínky měl. („Když jsem couval, tak v areálu uklízeli chlapi, kteří pracují v lese.“ Následkem tohoto jeho nezodpovědného jednání poškozený zemřel.

Na podporu svých tvrzení obžalovaný rovněž vyzdvihuje výpověď svědkyně [REDAKCE]. Vyjádření této svědkyně se však netýkájí doby bezprostředně předcházející dopravní nehodě. Svědkyně [REDAKCE] nebyla přítomna dopravní nehodě, tedy neviděla, jak k dopravní nehodě přesně došlo a kde se v době zahájení couvání svědkyně [REDAKCE] přesně nacházela. U této svědkyně je rovněž zarážející, že byla ve věci poprvé vyslechnuta až při konání samotného hlavního líčení, nikoli již v rámci přípravného řízení. Kdyby skutečně svědkyně [REDAKCE] byla bezprostředně před nehodou v těsné blízkosti místa nehody, jak se snaží obžalovaný tvrdit, pak by se bezesporu šla podívat, co se stalo, když se na místo sjížděly všechny složky záchranného systému, přilétal vrtulník a scházeli se sousedi. Tomu se však nestalo.

K námitce nevypořádání se se zaviněním obžalovaného. Ani zde argumentaci obžalovaného nelze při svědčit. Obžalovaný nedbal zvýšené opatrnosti, a proto při couvání došlo ke střetu s poškozeným nezletilým [REDAKCE], kterého vnitřním okrajem zadního kola přešel, čímž mu způsobil devastující poranění hlavy, zejména výhřez mozku, tedy zranění neslučitelné se životem, na jehož následky poškozený ihned na místě dopravní nehody zemřel.

S ohledem na svojí výpověď si byl obžalovaný vědom, že s jeho pracovním strojem zn. [REDAKCE] (s nakladačem) je ztížený výhled („Pokud jde o výhled při výjezdu z areálu, tak když se jede autem, tak je dobrý, ale pokud se jede s nakladačem, který má vpředu lžici a je předsazený, tak se musí opatrně, protože když se vyjede napoprvé, tak je možné, že vás trefí auto, takže se musí dávat pozor a dávat se před sebe, jinak z tohoto areálu vyjet nejde. Pokud jde o výhled ze stroje dozadu, tak je třeba se kouknout do zrcátek a otočit se, protože za zadek nevidím.“).

Soud prvního stupně shledal ve způsobu jízdy obžalovaného porušení ustanovení § 24 odst. 2, 3 a § 4 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, neboť vzal za prokázané, že se obžalovaný choval naprosto nezodpovědně, neboť k jízdě užil naprosto nevhodného vozidla (za účelem převozu nákladu dřeva) a po vyjetí na pozemní komunikaci, o které věděl, že zde probíhá provoz dalších vozidel a osob, nakladač zastavil a couval naprosto nesprávným způsobem (obžalovaný věděl, že má u nakladače ztížený výhled při couvání, ale další spolupracující osoby pracující poblíž k bezpečnému couvání nepřivolal).

Vzhledem ke konkrétní situaci měl obžalovaný povinnost si zajistit poučenou osobu pro couvání do místa, kde neměl rozhled, protože takový postup situace na místě vyžadovala a vyvolávala jeho opodstatněnou potřebu (obžalovaný rovněž uvedl, že je mu známo, že k areálu chodí děti s rodiči se dívat, co se v areálu jeho firmy děje).

Avšak ani přes všechny uvedené skutečnosti, jichž si byl obžalovaný prokazatelně vědom, nedodržel zvýšenou opatrnost, která je po něm požadována vůči ostatním účastníkům provozu, a nesplnil ani požadavky týkající se bezpečného couvání.

Pokud jde o formu zavinění obžalovaného, ačkoli soud prvního stupně výslovně ve svém rozhodnutí neuvedl, zda shledal u obžalovaného zavinění ve formě vědomé či nevědomé nedbalosti, pak dostatečně popsal své závěry ohledně subjektivní stránky („obžalovaný se choval naprosto nezodpovědně, neboť po vyjetí na pozemní komunikaci, o které věděl, že zde probíhá provoz dalších vozidel a osob, zastavil a couval naprosto

nesprávným způsobem, konkrétně je zcela zjevné, že v tomto případě byl obžalovaný povinen postupovat podle platné právní úpravy“). Tedy ze způsobu, jak soud prvního stupně subjektivní stránku popsal a rozvedl, lze spatřovat vědomou nedbalost. O tu se podle ustanovení § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku jedná, jestliže pachatel věděl, že může způsobem v tomto zákoně uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí. Pokud podle popsanych závěrů soudu prvního stupně obžalovaný započal couvání, ačkoli věděl, že při něm „nemusí cokoli nacházející se za nakladačem spatřit“, splnil podmínky vědomé nedbalosti, protože byl obeznámen s tím, že když začne couvat a např. dítě mu vběhne pod kola, neuvidí ho a může ho přejet. Obžalovaný však bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k takové situaci nedojde.

Pro vědomost obžalovaného v této konkrétní věci je rozhodné, že při couvání svého vozidla nesmí řidič ohrozit osoby nacházející se v blízkosti, a tedy, že musí zajistit takové podmínky, aby k takovému ohrožení nedošlo, což vychází ze samotné povahy couvání, při němž jsou výhledové možnosti řidiče podstatně omezeny (nadto ještě z předmětného pracovního stroje, kde jsou zvláště výhledové možnosti s ohledem na konstrukci stroje ztíženy). Této povinnosti musí při couvání dbát každý řidič motorového vozidla, neboť ji určuje ustanovení § 24 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, které řidičům ukládá, že při couvání nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu. Tato základní povinnost je ještě zesílena další, vyjádřenou v odstavci 3 citovaného ustanovení, a to tak, že pokud to vyžadují okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Z těchto zákonných podmínek plyne, že řidič při couvání motorového vozidla má za povinnost být zvýšeně opatrný a obezřetný.

Kdyby obžalovaný dodržel povinnosti stanovené mu zákonem (když pomineme, že s předmětným pracovním strojem vůbec neměl započít svou jízdu v onen osudný den), tedy zajistil bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby, která se bezesporu v areálu jeho společnosti v ten den vyskytovala, k tragické události by nikdo nedošlo. Tato osoba by nade vší pochybnost spatřila poškozeného ■■■■■ nacházejícího se za nakladačem a obžalovaný by tedy nezapočal své couvací manévry, při nichž přišel poškozený o život.

Správně soud prvního stupně zmínil v odůvodnění napadeného rozsudku i rozhodnutí Nejvyššího soudu publikovaném pod č. 19/1987 Sb. rozh. tr. (rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 7.7.1986, sp.zn. 5Tz 21/1986 Sb.), podle něhož „v obydlené části města, zastavěné rodinnými domky, kde nelze vyloučit pohyb osob ve vozovce, je řidič autojeřábu, jestliže se rozhodne couvat a nemá dostatečný rozhled za vozidlo, povinen zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. K tomu je povinen i tehdy, když před nastoupením do vozidla na vozovce ani v její blízkosti žádnou osobu neviděl“.

I přesto se poškození domnívají, že s ohledem na průběh vyšetřování obžalovaný mohl a měl poškozeného ■■■■■ vidět, a to ve chvíli kdy započal svou jízdu s nakladačem. Poté, když zcela neočekávaně změnil směr své jízdy a započal na pozemní komunikaci couvat zpět do svého areálu, měl povinnost učinit vše pro to, aby neohrozil ostatní účastníky provozu. Tomu se však bohužel nestalo a následkem tohoto neopatrného jednání přišli poškození o svého ■■■■■ a ■■■■■.

S ohledem na vše shora uvedené se k podanému odvolání poškození vyjadřují tak, aby Krajský soud v Hradci Králové měl vydat následující usnesení : Odvolání obžalovaného ze

dne ■■■.2015, doplněné dne ■■■.2015, proti rozsudku Okresního soudu v Hradci Králové ze dne ■■■.2015, č.j. 3T 13/2014-293 se podle § 256 tr. řádu jako nedůvodné zamítá.

Krajský soud v Hradci Králové z podnětu podaných odvolání přezkoumal podle § 254 odst. 1 tr. řádu zákonnost a odůvodněnost všech výroků napadeného rozsudku, jakož i správnost postupu řízení, které jim předcházelo a dospěl k závěru, že odvolání obžalovaného je částečně důvodné a odvolání státní zástupkyně důvodné není.

V řízení, které předcházelo napadenému rozsudku, byly provedeny řádným způsobem veškeré důkazy významné pro objasnění skutkového stavu věci při dodržení všech zákonných ustanovení, jimiž se má zabezpečit právo obžalovaného na řádnou obhajobu a objasnění věci. Toto řízení nevykazuje žádné podstatné procesní vady, na něž by bylo nutno reagovat zrušením napadeného rozsudku podle § 258 odst. 1 písm. a) tr. řádu.

Rozsah provedeného dokazování v posuzované věci odpovídá požadavkům uvedeným v § 2 odst. 5 tr. řádu, v tomto směru je tedy možno považovat postup soudu prvního stupně za správný.

Ve vztahu ke skutkovým okolnostem, vyjádřeným ve výroku rozsudku, nepostupoval okresní soud zcela podle § 2 odst. 6 tr. řádu, když v rozporu s procesní zásadou volného hodnocení důkazů nezhodnotil zcela přesvědčivě provedené důkazy na základě vnitřního přesvědčení, které by bylo založeno na uvážení všech okolností, jak jednotlivě, tak i v jejich souhrnu a ve vzájemných souvislostech. Své postupy, na podkladě nichž k těmto závěrům došel, okresní soud v odpovídajících pasážích odůvodnění napadeného rozsudku nezdůvodnil tak, jak mu to ukládá ustanovení § 125 tr. řádu, a dostatečně přesvědčivě nevyložil, které skutečnosti vzal za prokázané a o které konkrétní důkazy tato svá zjištění opřel, podrobně zde neuvedl, jakými úvahami se řídil při hodnocení věrohodnosti a důkazní síly jednotlivých důkazů a důsledně se nevypořádal s obhajobou obžalovaného z přípravného řízení i jednání před soudem prvního stupně, znovu shodně uplatněnou v nyní podaném odvolání. Námitkám obžalovaného uplatněným v odvolání lze proto částečně přisvědčit. Podle názoru krajského soudu dostatečným způsobem nebyly vyhodnoceny jednotlivé důkazy, které jsou uvedeny ve výše citovaném odvolání.

Okresní soud svůj závěr o vině obžalovaného odůvodnil tak, že po zhodnocení všech provedených důkazů jednotlivě i ve vzájemných souvislostech dospěl k závěru, že v hlavním líčení bylo jednoznačně prokázáno, že obžalovaný ■■■ naplnil jednáním popsáním ve výrokové části tohoto rozsudku po stránce subjektivní i objektivní všechny zákonné znaky skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku, neboť jinému z nedbalosti způsobil smrt tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona.

Obžalovaný konkrétně jako ■■■ zvláštního motorového vozidla nedodržel své povinnosti podle ustanovení § 4 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, neboť se nechoval ohleduplně a ukázněně a nevěnoval se plně řízení vozidla, a dále porušil ustanovení § 24 odst. 2, 3 citovaného zákona, které stanoví:

§ 24

Otáčení a couvání

(1) Při otáčení platí obdobně ustanovení o odbočování (§ 21) a při otáčení na křižovatce též ustanovení o jízdě křižovatkou (§ 22).

(2) Při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

(3) Vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.

(4) Řidič nesmí otáčet a couvat

a) na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech, například v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním,

b) na křižovatce s řízeným provozem a v její těsné blízkosti,

c) na přechodu pro chodce,

d) na přejezdu pro cyklisty,

e) na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti,

f) v tunelu a v jeho těsné blízkosti,

g) na pozemní komunikaci s jednosměrným provozem; smí však couvat, jestliže je to nezbytně nutné, například k zajištění do řady stojících vozidel nebo vyjetí z ní.

Dále je nutno konkrétně vycházet z navazující právní úpravy, konkrétně ze zákona č. 56/2001 ze dne 10. 1. 2001 ve znění pozdějších předpisů – o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, který stanoví:

§ 3

Druhy vozidel

(1) Silniční vozidla a zvláštní vozidla se rozdělují na jednotlivé druhy a kategorie.

(2) Silniční vozidla se rozdělují na tyto základní druhy:

a) motocykly,

b) osobní automobily,

c) autobusy,

d) nákladní automobily,

e) speciální vozidla,

f) přípojná vozidla,

g) ostatní silniční vozidla.

(3) Zvláštní vozidla se rozdělují na tyto základní druhy:

a) zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla,

b) pracovní stroje samojízdné,

c) pracovní stroje přípojně,

d) nemotorové pracovní stroje nebo nemotorová vozidla tažená nebo tlačena pěšky jdoucí osobou,

e) vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje jeden metr, jejich konstrukční rychlost převyšuje 6 km.h-1 nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg.

Pro účely tohoto zákona se zvláštním vozidlem rozumí i mobilní stroj, průmyslové zařízení schopné přepravy nebo vozidlo bez karoserie, ve kterých je zabudován spalovací motor.

(4) Silniční vozidla a zvláštní vozidla se rozdělují do základních kategorií L, M, N, O, S, T a R. Rozdělení silničních vozidel a zvláštních vozidel do kategorií, další členění jednotlivých kategorií a jejich technický popis a způsob zařazení vozidel do kategorií stanoví prováděcí právní předpis.

Dále je nutno konkrétně vycházet z prováděcí právní úpravy k tomuto zákonu, v době události šlo konkrétně o vyhlášku ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 ze dne 11. 7. 2002 – o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která stanovila (příslušné pasáže zvýrazněny předsedou senátu):

§ 22

Provoz zvláštních vozidel

(1) Při provozu na pozemních komunikacích musí být pracovní nástroje zvláštního vozidla přepravovány jen ve schválené přepravní poloze. Zvláštní vozidlo nesmí být zdrojem znečištění nebo poškození komunikace. Jeho zásobníky, pracovní nástroje (např. nakládací lopata, paletizační vidle) musí být prázdné, tj. bez náplně, nákladu, břemene apod.

Na toto ustanovení navazuje další část vyhlášky, kterou je konkrétně:

Příloha 4

Technické požadavky na konstrukci zvláštních vozidel kategorií SS, SP a pracovních strojů nesených (SN)

Technické požadavky na zvláštní vozidla kategorie SS

1. Zvláštní vozidla kategorie SS jsou pracovní stroje samojízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určena pouze pro vykonávání určitých pracovních činností a nejsou zpravidla určena pro přepravní činnost (např. rýpadla, nakladače, dozery, skrejpry, grejdry, válce, frézy, finišery, čističe příkopů, úklidové stroje, sklízecí mlátičky, sklízecí řezačky apod.).

Tato vyhláška byla zrušena vyhláškou č. 341/2014 ze dne 19. 12. 2014 - o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti od 1. 1. 2015.

Konkrétně je nutno vycházet z následujících částí této vyhlášky:

Příloha 2

Kategorie silničních a zvláštních vozidel

8. Kategorie SS: pracovní stroj samojízdný je zvláštní vozidlo s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj samojízdný není určený zpravidla pro přepravní činnost.

Příloha 13

Technické požadavky na konstrukci vozidel kategorií SS, SN, Z

Technické požadavky na zvláštní vozidla kategorie SS

1. Zvláštní vozidla kategorie SS jsou pracovní stroje samojízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určená pouze pro vykonávání určitých pracovních činností a nejsou zpravidla určena pro přepravní činnost (např. rýpadla, nakladače, dozery, skrejpy, grejdry, válce, frézy, finišery, čističe příkopů, úklidové stroje, sklízecí mlátičky, sklízecí řezačky, vysokozdvížné vozíky apod.).

Přijetím vyhlášky č. 341/2014 ze dne 19. 12. 2014 - o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti od 1. 1. 2015, tedy došlo k určitému zmírnění podmínek platných pro provoz zvláštních vozidel kategorie SS v tom smyslu, že nová vyhláška již neobsahuje ustanovení v tom smyslu, že zásobníky, pracovní nástroje (např. nakládací lopata, paletizační vidle) musí být prázdné, tj. bez náplně, nákladu, břemene apod.

I přesto je nutno konstatovat, že obžalovaný svým jednáním porušil tehdy platnou právní úpravu pro provoz daného typu vozidla tím, že v nakládací lžici vozidla převážel naštípané dřevo. I současná platná vyhláška stanoví, že daný typ vozidla není zpravidla určen pro přepravní činnost.

Je tedy zřejmé, že obžalovaný převážel naštípané dřevo naprosto nevhodným vozidlem, které není určeno k tomuto účelu, jinak řečeno, pokud by naštípané dřevo převážel např. odpovídajícím typem nákladního vozidla lépe vyhovujícího a uzpůsobeného pro provoz v obydleném místě v běžném silničním provozu, k dané dopravní nehodě nemuselo vůbec dojít.

Ve věci je nutno vycházet i z platné judikatury, v obecné rovině jde zejména o rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 7Tdo 1034/2010 ze dne 15. 9. 2010, které mj. stanoví:

Porušení důležité povinnosti při provozu na silnicích je zejména takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá (viz č. 33/1972 Sb. rozh. tr.). Výpočet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení

kerékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci; lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především jde o řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu, dále o nepřiměřeně rychlou jízdu, hlavně v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další náležitě poučenou osobou (srov. č. 17/1959 Sb. rozh. tr. i č. 40/1978 Sb. rozh. tr.). Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, jež má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku.

Pokud jde přímo o couvání s vozidlem, lze vycházet konkrétně např. z rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 5Tz 21/1986 Sb. ze dne 7. 7. 1986, které stanoví:

V obydlené části města, zastavěné rodinnými domky, kde nelze vyloučit pohyb osob ve vozovce, je řidič autojeřábu, jestliže se rozhodne couvat a nemá dostatečný rozhled za vozidlo, povinen zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby (§ 19 odst. 2 tehdy platné vyhl. č. 100/1975 Sb. ve znění pozdějších předpisů). K tomu je povinen i tehdy, když před nastoupením do vozidla na vozovce ani v její blízkosti žádnou osobu neviděl.

Z fotodokumentace na č. l. 123–136 přitom vyplývá, že daná lokalita splňuje uvedené podmínky, jde o obydlené místo, kde se nacházejí rodinné domy.

Po vyhodnocení výsledků provedeného dokazování s přihlédnutím ke konkrétní právní úpravě a uvedené platné judikatuře okresní soud dospěl k závěru, že ve věci není podstatné, v jaké vzdálenosti jel poškozený ■■■■■ na kole před svou ■■■■■ ■■■■■, kde konkrétně zastavil se svým jízdním kolem u brány do objektu firmy obžalovaného, zda ho mohl obžalovaný během jízdy vidět a zda obžalovaný mohl vidět přicházející chodkyni, tedy ■■■■■ poškozeného.

Podstatné totiž je, že příčinou nehody byl naprosto zmatečný způsob jízdy ze strany obžalovaného, který jednak k jízdě použil vozidlo naprosto nevhodné pro tento účel, jednak se choval naprosto nezodpovědně, neboť po vyjetí na pozemní komunikaci, o které věděl, že zde probíhá provoz další vozidel a osob, zastavil a couval naprosto nesprávným způsobem, konkrétně je zcela zjevné, že v tomto případě měl obžalovaný postupovat podle platné právní úpravy, tedy že byl povinen zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. V tomto smyslu je nutno přihlížet i ke skutečnosti, že obžalovaný couval s vozidlem, ze kterého je výhled směrem dozadu velmi omezený.

Současně je nutno zdůraznit, že obžalovanému nic nebránilo v tom, aby po rozhodnutí, že musí dřevo odvézt na jiné místo, s vozidlem pokračoval v původním směru a na dané jiné místo dojel určitou oklikou bez couvání.

Krajský soud uvedené hodnocení důkazů výše uvedeným způsobem částečně nesdílí.

Obžalovaný jako hlavní příčinu smrti nezletilého shledává na straně ■■■■■, která podle jeho názoru v rozporu s ustanovením § 58 odst. 2 zákona č. 360/2000 Sb. nezabezpečila dostatečný dohled nad poškozeným ■■■■■, nar. ■■■■■, který jel na kole po

veřejně přístupné účelové komunikaci. V důsledku nevěnování dostatečné pozornosti unikl nezletilý její pozornosti, čímž mu umožnila pohybovat se tak, aniž ho obžalovaný mohl spatřit. Krajský soud uvedeně obhajobě obžalovaného částečně nepřisvědčil, naopak ve shodě s okresním soudem shledal ve způsobu jízdy obžalovaného zejména porušení ustanovení § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 2,3 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, neboť vzal za prokázané, že obžalovaný couval jako [REDAKCE] pracovního stroje samojízdného teleskopického nakladače zn. [REDAKCE], neboť vzal za prokázané, že obžalovaný se pohyboval v místě v obydlené části města, zastavěné i rodinnými domky, kde nelze vyloučit pohyb osob ve vozovce a to za situace, kdy neměl dostatečný výhled za vozidlo. Nedodržel zvýšenou opatrnost a zejména nesplnil ani požadavky týkající se bezpečného couvání. Ve vztahu k nedbalostnímu zavinění krajský soud na základě výše uvedených skutečností dospěl k závěru, že obžalovaný za této situace měl a mohl si jako [REDAKCE] představit, že zde pohybující poškozený se může dostat do jeho jízdní dráhy. Vedle porušení těchto povinností však krajský soud dospěl k závěru, že i u [REDAKCE] poškozeného došlo k porušení ustanovení § 58 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., kde je mimo uvedeno, že dítě mladší deseti let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci, jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let. Podle názoru krajského soudu tato povinnost splněna nebyla s ohledem na vzdálenost a možnost mobility [REDAKCE] nezletilého. Současně však krajský soud konstatuje, že toto porušení by samo o sobě nevedlo ke smrti dítěte a proto je považoval za porušení méně závažné ve srovnání s porušením povinností obžalovaného, přičemž toto spoluzavinění [REDAKCE] nezletilého zohlednil v právní kvalifikaci skutku. Povinnosti vyplývající z pravidel silničního provozu porušené obžalovaným lze označit za natolik závažné, že dosahovaly charakteru povinnosti důležité ve smyslu § 143 odst. 2 tr. zákoníku, avšak proto, že k zavinění obžalovaného přistoupilo i spoluzavinění [REDAKCE], obžalovaného neuznal vinným podle této kvalifikované skutkové podstaty, ale čin posoudil pouze podle základní skutkové podstaty přechinu podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku.

Pokud jde o formu zavinění obžalovaného, okresní soud výslovně ve svém rozhodnutí neuvedl, zda shledal u obžalovaného zavinění ve formě vědomé či nevědomé nedbalosti. Krajský soud dospěl k závěru, že to, jakým způsobem okresní soud subjektivní stránku popsal a rozhodl, že se v dané věci jedná o vědomou nedbalost. O tu se podle § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku jedná, jestliže pachatel věděl, že může způsobem v tomto zákonu uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí. Obžalovaný započal couvání, ačkoliv věděl, že případnou osobu za vozidlem nemusí spatřit. Proto splnil podmínky vědomé nedbalosti, protože byl obeznámen s tím, že když začne couvat, tak jakákoliv osoba, která se může nacházet za vozidlem, nebude spatřena a může dojít k jejímu přejetí. Obžalovaný však bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k takové situaci nedojde.

Pro vědomou nedbalost v tomto případě svědčí i to, že je ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku budována na vědomí možnosti vzniku následku, což je schopnost pachatele rozpoznat a zhodnotit okolnosti, které vytvářejí možné nebezpečí pro zájem chráněný trestním zákonem. V daném případě podle obecného práva, že závěr o subjektivních znacích se musí zakládat na skutkových zjištěních soudu vyplývajících z provedeného dokazování. Krajský soud uvedenou formu zavinění dovodil z okolností, které byly na místě činu zjištěny, na jejichž základě usoudil, že obžalovaný nechtěl způsobit následek, o němž věděl, že ho způsobit může (přitom s ním však nebyl srozuměn), ale spoléhal, že ho nezpůsobí.

K závěru o tom, jak dalece obžalovaný spoléhal na to, že za daných okolností předvídatelný následek nevznikne, je nutné zdůraznit i kritérium potřebné míry opatrnosti, která je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídání způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem. Závěr o vědomé nedbalosti musí vyplývat z osoby pachatele a konkrétních okolností případu jím vnímaných nebo které měl alespoň možnost vnímat (subjektivní hledisko). Při zkoumání zavinění pachatele ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku nestačí pouhé zjištění, že pachatel věděl, že svým jednáním může způsobit porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem, ale je nutné zjišťovat všechny okolnosti, z nichž by bylo možné spolehlivě dovodit, že bez přiměřených důvodů spoléhal, že porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem nezpůsobí. V případě dopravních nehod hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat pouze hypoteticky, ale je třeba vycházet z objektivních okolností, konkrétní dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, jež spočívá v míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem jsou dány současně.

Pro vědomost obžalovaného v této konkrétní věci je rozhodné, že při couvání svého vozidla nesmí řidič ohrozit osoby nacházející se v blízkosti a tedy, že musí zajistit takové podmínky, aby k takovému ohrožení nedošlo, což vychází ze samotné povahy couvání, při němž jsou výhledové možnosti řidiče podstatně omezeny. Této povinnosti musí při couvání dbát každý řidič motorového vozidla, neboť ji určuje ustanovení § 24 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., která řidičům ukládá, že při couvání nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Tato základní povinnost je zesílena další vyjádřenou v odstavci 3) citovaného ustanovení tak, že pokud to vyžadují okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Z těchto zákonných podmínek plyne, že řidič při couvání motorového vozidla má za povinnost být zvýšeně opatrný a obezřetný. Této obezřetnosti musí řidič dbát o to více, couvá-li s motorovým vozidlem, které je uvedeno ve výroku rozsudku soudu I. stupně. Pokud za této situace couvá bez výstražného signálu nebo pomoci jiné pověřené osoby (§ 24 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.), zásadně odpovídá za následek, který v této souvislosti způsobil. Tento závěr odpovídá i názoru vyslovenému v rozhodnutí Nejvyššího soudu publikovaném pod č. 19/1987 Sb. rozh.tr., podle něhož „v obydlené části města zastavěné rodinnými domky, kde nelze vyloučit pohyb osob ve vozovce, je [redacted] autojeřábu, jestliže se rozhodne couvat a nemá dostatečný rozhled za vozidlo, povinen zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. K tomu je povinen i tehdy, když před nastoupením do vozidla na vozovce ani v její blízkosti žádnou osobu neviděl“.

Na základě těchto úvah krajský soud dospěl k závěru, že obžalovaný nedbal všech citovaných pravidel silničního provozu a uvedený následek způsobil ve formě vědomé nedbalosti, přičemž došlo k porušení ustanovení § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb., byť jde o porušení dosahující svou závažností společenské škodlivosti kvalifikační okolnosti, porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2 tr. zákoníku, je škodlivost takového jednání podstatně snížena spoluzaviněním [redacted] nezletilého, která nerespektovala ustanovení § 58 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Těmito úvahami krajský soud respektoval, že mezi zaviněním jednáním pachatele a způsobeným následkem (účinkem), musí být příčinná souvislost. Příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem je nezbytný

obligatorním znakem, tzv. objektivní stránky trestného činu. Samotná příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným relevantním trestně právním následkem (účinkem), ovšem zakládá trestní odpovědnost pachatele jen za předpokladu, je-li vývoj příčinné souvislosti alespoň v hrubých rysech zahrnut jeho zaviněním. Zejména u trestných činů ublížení na zdraví spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou bývá každý následek zpravidla výsledkem více příčin, přičemž příčinou následku je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá skutečná okolnost neztrácí svůj charakter příčiny jen proto, že mimo ni byl následek způsoben ještě dalšími příčinami, tzn., že příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí i další skutečnost, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo. Jednání pachatele má proto povahu příčiny i tehdy, když kromě něj vedlo k následku i jednání dalších osob. Poněvadž každé jednání, bez něhož by následek nebyl nastal, je důležité, aby konkrétní činnost (jednání) pachatele byla pro způsobení následku příčinou dostatečně významnou.

Jak vyplývá z provedených důkazů, rovněž [REDAKCE] nezletilého se spolupodílela na vzniklém následku. Vzhledem k situaci, jak vyplývá z výroku rozsudku krajského soudu, nezabezpečila dostatečný dohled nad poškozeným [REDAKCE], nar. [REDAKCE], který jel na kole po veřejně přístupné účelové komunikaci v rozporu s ustanovením § 58 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Nezletilý unikl její pozornosti ve chvíli, kdy obžalovaný začal couvat. V důsledku toho se [REDAKCE] z jejího dosahu vzdálil a nebyl pod její trvalou kontrolou, kterou v tomto místě, s ohledem na svůj rozumový vývoj v prostředí, ve kterém se pohyboval, došlo k jeho přejetí couvajícím vozidlem a způsobení jeho smrti. Toto porušení povinnosti [REDAKCE] spolupůsobilo vedle jednání obžalovaného na vzniklý následek. Tím nebyla přerušena příčinná souvislost mezi jednáním obžalovaného a vzniklým následkem, ale pouze k ní přistoupila další skutečnost, jež spolupůsobila. Jednání obžalovaného jako [REDAKCE], který si řádně nevytvořil podmínky pro bezpečné couvání, však zůstalo tou skutečností, bez níž by k následku došlo, k čemuž se přidalo již výše citované jednání [REDAKCE] nezletilého. Jednání obžalovaného tak bylo jedním článkem řetězu příčin, které způsobily následek.

Krajský soud proto dospěl k závěru o vině obžalovaného přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku.

Pokud jde o odvolání státní zástupkyně Okresního státního zastupitelství v Hradci Králové směřující do výroku o trestu, tak s ohledem na výše uvedené je shledal krajský soud nedůvodným a zamítl je podle § 256 tr. řádu.

K osobě obžalovaného bylo zjištěno, že dosud nebyl soudně trestán a rovněž nebyl v místě svého trvalého bydliště projednáván pro žádný přestupek nespočívající v porušení pravidel silničního provozu.

V evidenční kartě [REDAKCE] má obžalovaný z doby před projednávanou nehodou [REDAKCE] záznamy z let 2008 - 2010, další dva záznamy jsou ze [REDAKCE] 2014 a [REDAKCE] 2014.

Při úvaze o druhu a výměře trestu se krajský soud řídil ustanovením § 38 a § 39 trestního zákoníku, konkrétně přihlédl k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu a poměrům obžalovaného i k právem chráněným zájmům poškozených. Při stanovení druhu trestu a jeho výměry přihlédl k povaze a závažnosti spáchaného přečinu, k osobním, rodinným a majetkovým poměrům obžalovaného a k jeho dosavadnímu způsobu života, jakož k

možnosti jeho nápravy; dále přihlédl k chování obžalovaného po činu, zejména k jeho snaze nahradit škodu nebo odstranit jiné škodlivé následky činu. Zároveň vzal v úvahu účinky a důsledky, které lze očekávat od trestu pro budoucí život pachatele. Zvážil také polehčující okolnosti na straně obžalovaného a přihlédl k době, která uplynula od spáchání skutku do jeho projednání soudem.

Obžalovaný svým jednáním narušil zájem společnosti na ochraně života dalších občanů a zájem na ochraně bezpečnosti silničního provozu.

Obžalovaný svým nezodpovědným jednáním způsobil úmrtí dalšího občana, dokonce ■■■■■ ve věku ■ let, což nepochybně mělo závažné následky pro rodinné příslušníky poškozeného.

Na druhé straně obžalovanému polehčuje jeho předchozí bezúhonnost v tom smyslu, že nebyl dosud soudně trestán.

Vzhledem k těmto skutečnostem krajský soud dospěl k závěru, že účelu trestu lze ještě dosáhnout podmíněným odsouzením k trestu odnětí svobody, proto byl obžalovanému uložen trest odnětí svobody v jedné třetině zákonné trestní sazby § 143 odst. 1 trestního zákoníku, která činí až tři léta odnětí svobody, a jeho výkon byl podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou let.

Vzhledem k příčinám a závažným následkům nehody byl obžalovanému dále uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v odpovídající výměře, konkrétně při spodní hranici zákonného rozpětí stanoveného pro tento druh trestu, neboť je třeba obžalovanému po odpovídající dobu zabránit v řízení vozidla, aby tak opětovně nedocházelo k ohrožení dalších účastníků silničního provozu. Proto mu byl podle § 73 odst. 1,3 tr. zákoníku uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v trvání jednoho roku a šesti měsíců.

Takto uložené tresty podle názoru krajského soudu odpovídají charakteru trestné činnosti, míře narušení obžalovaného, jeho osobním poměrům i hlediskům individuální a generální prevence.

Dále krajský soud rozhodl o uplatněných nárocích na náhradu škody. Přihlédl však k míře zjištěného spoluzavinění v rozsahu 40%, o což snížil uplatněné částky.

S nárokem na náhradu škody se řádně a včas připojili poškozená Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky – Krajská pobočka pro Královéhradecký kraj, Hořická 1710/19a, Hradec Králové uplatnila nárok na náhradu nákladů léčení pošk. ■■■■■ ve výši 3.695,- Kč, poškozená ■■■■■ – ■■■■■ poškozeného, poškozená ■■■■■ – ■■■■■ poškozeného, poškozený ■■■■■ – ■■■■■ poškozeného a pošk. ■■■■■ – ■■■■■ poškozeného uplatnili nárok na náhradu škody ve výši 240.000 Kč.

Nárok byl ve všech uvedených případech řádně vyčíslen, doložen a prokázán, proto krajský soud rozhodl tak, že :

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu se obžalovanému ukládá nahradit škodu v následujícím rozsahu: poškozené Všeobecné zdravotní pojišťovně České republiky – Krajské pobočce pro Královéhradecký kraj, Hořická 1710/19a, Hradec Králové náhradu nákladů léčení pošk. [redacted] ve výši 2.217 Kč, poškozené [redacted], nar. [redacted], trvale bytem [redacted], fakticky bytem [redacted], ve výši 144.000 Kč, poškozené [redacted], nar. [redacted], trvale bytem [redacted], fakticky bytem [redacted], ve výši 144.000 Kč, poškozenému [redacted], nar. [redacted], trvale bytem nám. [redacted], fakticky bytem [redacted], ve výši 144.000 Kč, poškozenému [redacted], nar. [redacted], trvale bytem [redacted], ve výši 144.000 Kč.

S ohledem na stanovenou míru spoluzavinění v rozsahu 40% byli podle § 229 odst. 2 tr. řádu poškození Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky – Krajská pobočka pro Královéhradecký kraj, Hořická 1710/19a, Hradec Králové, [redacted], nar. [redacted], trvale bytem [redacted], fakticky bytem [redacted], [redacted], nar. [redacted], trvale bytem [redacted], fakticky bytem [redacted], [redacted], nar. [redacted], trvale bytem nám. [redacted], fakticky bytem [redacted], [redacted], nar. [redacted], trvale bytem [redacted], odkázání se zbytky svých nároků na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Při rozhodování o náhradě škody krajský soud vycházel z ustanovení § 3079 zákona č. 89/2012 – nového občanského zákoníku, podle kterého se právo na náhradu škody vzniklé porušením povinnosti stanovené právními předpisy, k němuž došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, posuzuje podle dosavadních právních předpisů.

Proto krajský soud rozhodl způsobem uvedeným ve výrokové části rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí **není** další řádný opravný prostředek přípustný.

Nejvyšší státní zástupce a obviněný však mohou proti tomuto rozhodnutí podat **dovolání**. Obviněný může dovolání podat pouze prostřednictvím obhájce. Podání obviněného, které nebylo učiněno prostřednictvím obhájce, se nepovažuje za dovolání, byť bylo takto označeno.

Dovolání se podává u okresního soudu, který rozhodl ve věci v prvním stupni, a to do dvou měsíců od doručení rozhodnutí, proti kterému dovolání směřuje. Navrácení lhůty k podání dovolání není přípustné. Dovolání jen proti důvodům rozhodnutí není přípustné.

O dovolání rozhoduje Nejvyšší soud České republiky v Brně.

V dovolání musí být vedle obecných náležitostí podání (§ 59 odst. 4/ tr.řádu) uvedeno, proti kterému rozhodnutí směřuje, který výrok, v jakém rozsahu i z jakých důvodů napadá a čeho se dovolatel domáhá, včetně konkrétního návrhu na rozhodnutí dovolacího soudu s odkazem na zákonné ustanovení § 265b odst. 1) písm.a) až l) nebo § 265b) odst. 2) tr.řádu, o

pokračování

11To 283/2015

které se dovolání opírá. Nejvyšší státní zástupce je povinen v dovolání uvést, zda je podává ve prospěch nebo v neprospěch obviněného.

Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

V Hradci Králové dne 20. října 2015

JUDr. Jiří Mádr, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:

██████████