ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl ve veřejném zasedání konaném dne 11. 9. 2024 v senátě složeném z předsedy JUDr. Milana Ihnáta a soudců Mgr. Petry Ritterové a Mgr. Petra Tajduse o odvolání obžalované: Kristina R., narozená xxx, státního zástupce a poškozených: Gertruda P., narozená xxx, Zdeňka V., narozená xxx, Yveta K., narozená xxx, Miroslav P., narozený xxx, proti rozsudku Okresního soudu v Opavě ze dne 30. 4. 2024 č. j. 4 T 129/2023-338,

takto:

I.

Z podnětu odvolání obžalované Kristiny R. se podle § 258 odstavec 1 písmeno b) trestního řádu zrušuje napadený rozsudek v celém rozsahu a za podmínek § 259 odstavec 3 písmeno a), písmeno b) trestního řádu se obžalovaná **Kristina R.,** narozená xxx v xxx, trvale bytem xxx,

dle § 226 písmeno b) trestního řádu zprošťuje obžaloby, že

dne 1. 2. 2023 kolem 06.26 hodin na katastru obce Opava, jako řidička osobního motorového vozidla značky Ford KA, registrační značky xxx, majitelky Hany L., jedoucí po silnici III. třídy číslo 4609 ve směru jízdy do Opavy, v blízkosti budovy číslo 696/37d na ulici Přemyslovské, při vjíždění do úseku s autobusovými zastávkami po obou stranách, kdy na levé straně (z pohledu jízdy obžalované) stál již na zastávce plně osvětlený autobus, ze kterého vystupovali cestující přijíždějící do zaměstnání do průmyslových hal v areálu STS (vpravo z pohledu obžalované), a v době, kdy vpravo v blízkosti zastávky již stála i skupinka chodců hodlajících přejít komunikaci na druhou stranu (zprava doleva z pohledu obviněné), což s dostatečným časovým předstihem viděla a vzhledem k znalosti místa, kterým projížděla často, se k místu střetu blížila konstantně nastavenou rychlostí nejméně 75 km/h, kterou dostatečně nesnížila, pokračovala v jízdě, popsané skutečnosti nijak neřešila a nereagovala na ně, nepřizpůsobila způsob a rychlost jízdy vozidla situaci v silničním provozu na pozemní komunikaci, svým schopnostem, technickým vlastnostem vozidla, stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě a všem dalším okolnostem, které měla a mohla předvídat i s ohledem na sníženou viditelnost, umístění

průmyslových hal pouze vpravo, současně se plně nevěnovala řízení vozidla, nesledovala řádně situaci v provozu na pozemních komunikacích před sebou ani kolem stojícího osvětleného autobusu a v jeho okolí, přestože autobus i chodce už z dálky dobře viděla, v úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy maximálně do 90 km/h, za shora uvedených podmínek vjela na uvedené místo nepřiměřenou rychlostí nejméně 75 km/h, v důsledku toho pak přehlédla a srazila poškozeného chodce Milana M. který již přecházel vozovku šikmo mimo přechod pro chodce v těsné blízkosti za zadní částí stojícího autobusu v označené zastávce, a vstoupil do vozovky nejprve těsně na zadní částí autobusu a poté pokračoval v chůzi tak, že vstoupil do protisměrného jízdního pruhu, aniž by se znovu řádně přesvědčil o dopravní situaci, že může bezpečně přejít na druhou stranu i zbývající část vozovky (zleva doprava ve směru jízdy obviněné), kde poškozeného srazila, kdy v důsledku velmi silného nárazu, byl poškozený vymrštěn na přední kapotu vozidla a přední sklo, které se rozletělo, na kapotě jej vezla několik dalších metrů, až poté začala brzdit, kdy vlivem silného nárazu a rychlosti vozidla, byl poškozený odmrštěn na vozovku, kdy dopadl před její vozidlo a zůstal ležet daleko od vozidla na levém boku, přičemž při dopravní nehodě poškozený chodec Milan M., narozený xxx, utrpěl mnohačetná devastující těžká zranění – zejména zlomeniny skeletu lbi, otok mozku, zlomeniny skeletu hrudního koše, levé horní i pravé dolní končetiny, nitrolební úrazové změny spolu s rozvolněním vazivového aparátu skloubení mezi spodinou lbi a prvním krčním obratlem, s rozhodným rozhmožděním mozkového kmene, četná otevřená i povrchová poranění kožního krytu charakteru krevních podlitin, oděrek kůže, tržně zhmožděných ran i ran řezných, v důsledku nichž upadl hned na místě dopravní nehody do bezvědomí, bezdeší, a jež si vyžádala transport rychlou záchranou službou helikoptérou do Fakultní nemocnice v Ostravě, Kliniky anesteziologie, resuscitace a intenzivní medicíny, následnou hospitalizaci, při které byly intenzivně prováděny veškeré úkony k záchraně života, kdy i přes veškerou poskytnutou odbornou lékařskou péči, v důsledku postupně se rozvíjejících komplikací komplexu úrazových změn utrpěných při dopravní nehodě, pak dne 3. 2. 2023 v 17.25 hodin ve Fakultní nemocnici v Ostravě zemřel, na ošacení a osobních věcech poškozenému Milanovi M., narozenému xxx, způsobila škodu nejméně ve výši 5 000 Kč, na osobním motorovém vozidle značky Ford KA, registrační značky xxx, způsobila poškozené Haně L., narozené xxx, škodu nejméně ve výši 80 000 Kč, přičemž jako řidička svým jednáním porušila zejména § 4 písmeno a), písmeno b), písmeno c), § 5 odstavec 1 písmeno b), § 18 odstavec 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů, poškozený chodec Milan M. porušil § 4 písmeno a), písmeno b), § 53 odstavec 9 a § 54 odstavec 2 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů,

tedy měla

jinému z nedbalosti způsobit smrt,

čímž měla spáchat

přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odstavec 1 trestního zákoníku,

neboť v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.

Dle § 229 odstavec 3 trestního řádu se poškození: RBP, zdravotní pojišťovna, IČ: 47673036, se sídlem Michálkovická 967/108, 710 00 Ostrava-Slezská Ostrava, Gertruda P., narozená xxx, trvale bytem xxx, Zdeňka V., narozená xxx, trvale bytem xxx, Yveta K., narozená xxx, trvale bytem xxx, Miroslav P., narozený xxx, trvale bytem xxx, odkazují se svými nároky na náhradu škody a nemajetkové újmy v penězích na řízení ve věcech občanskoprávních.

II.

Odvolání státního zástupce a poškozených Gertrudy P., Zdeňky V., Yvety K., Miroslava P. se podle § 256 trestního řádu zamítají.

Odůvodnění:

1. Rozsudkem Okresního soudu v Opavě ze dne 30. 4. 2024 č. j. 4 T 129/2023-338 byla obžalovaná Kristina R. uznána vinnou skutkem právně kvalifikovaným jako přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odstavec 1 trestního zákoníku. Obžalovaná byla odsouzena podle § 143 odstavec 1 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání 18 měsíců. Podle § 81 odstavec 1, § 82 odstavec 1 trestního zákoníku byl výkon trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 18 měsíců. Podle § 73 odstavec 1, odstavec 3 trestního zákoníku byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 2 let. Podle § 228 odstavec 1 trestního řádu byla obžalované uložena povinnost zaplatit poškozené RBP, zdravotní pojišťovně, IČ: 47673036, se sídlem Michálkovická 967/108, 710 00 Ostrava-Slezská Ostrava, náhradu škody ve výši 67 264,20 Kč a Gertrudě P., narozené xxx, trvale bytem xxxx, náhradu škody ve výši 9 568,80 Kč. Podle § 229 odstavec 1 trestního řádu byli poškození Zdeňka V., narozená xxx, trvale bytem xxx, Yveta K., narozená xxx, trvale bytem xxx, a Miroslav P., narozený xxx, trvale bytem xxx, odkázáni se svými nároky na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. Podle § 229 odstavec 2 trestního řádu byly poškozené RBP, zdravotní pojišťovna a Gertruda P. odkázány se zbytky svých nároků na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.
2. Proti rozsudku podali včas odvolání obžalovaná, státní zástupce i poškození Gertruda P., Zdeňka V., Yveta K. a Miroslav P.
3. Obžalovaná odůvodnila odvolání prostřednictvím svého obhájce. Uvedla, že celá situace ji nesmírně zasáhla a následku nehody, který si v sobě ponese až do konce života, je jí upřímně líto. Od předmětného dne neřídila motorové vozidlo. Z události je psychicky rozrušená, nejméně 11x musela vyhledat psychologickou pomoc. Není si však vědoma toho, že by porušila jakékoliv povinnosti na ni kladené zákonem při řízení motorového vozidla. Do dne dopravní nehody měla řidičský průkaz více než dva roky, celou dobu bez dopravní nehody i dopravního přestupku, z čehož se dá dovodit, že byla svědomitou řidičkou, která respektovala a dodržovala pravidla silničního provozu. Obžalovaná se ohradila proti závěru okresního soudu, který ve skutkové větě uvedl, že *na zastávce již stál plně osvětlený autobus, ze kterého vystupovali cestující přijíždějící do zaměstnání do průmyslových hal v areálu STS (vpravo z pohledu obžalované), což s dostatečným časovým předstihem viděla*. Toto tvrzení je vyvráceno mimo jiné znaleckým zkoumáním a výpovědi znalce v hlavním líčení. Skupinka chodců, která vystoupila z autobusu, zůstala stát u zadní části autobusu, z pohledu jízdy obžalované za autobusem. K tomu, kdy mohla být poprvé tato skupina obžalovanou zpozorována, znalec uvedl, že *pokud budou stát za oblastí zakrytého výhledu tvořenou hranou autobusu, tak není ve schopnostech nikoho vidět za roh, lidově řečeno. Až se dostane za oblast zakrytého výhledu tvořenou hranou autobusu je možné pozorovat cokoliv za tímto objektem*. Z citovaného je zřejmé, že obžalovaná nemohla v žádném případě s předstihem pozorovat jakoukoliv skupinku chodců, která byla z jejího pohledu za

autobusem. Obžalovaná rovněž nesouhlasí se závěrem okresního soudu, který ve skutkové větě dále uvedl, že *popsané skutečnosti nijak neřešila a nereagovala na ně, nepřizpůsobila způsob a rychlost jízdy vozidla situaci v silničním provozu na pozemní komunikaci, stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě a všem dalším okolnostem, které měla a mohla předvídat i s ohledem na sníženou viditelnost.* Uvedený závěr je v rozporu s provedeným dokazováním, jelikož během jízdy obžalovaná zpomalila, jelikož se chtěla vyhnout kamionu, a jela rychlostí dle ní zcela přiměřenou, a to vzhledem ke stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, kdy silnice nebyla pokryta sněhovou pokrývkou, nebyla namrzlá ani mokrá, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, jakož i viditelnosti, která byla dle znaleckého posudku dobrá na rozsvícená potkávací světla, nezhoršena vlivem povětrnostních podmínek. Zásadní otázkou dle obžalované je předvídatelnost jednání poškozeného a nesouhlasí s odůvodněním okresního soudu, který konstatoval, že *obžalovaná přijížděla k výrobním halám vpravo a vlevo stál plně osvětlený autobus v zastávce MHD, obžalovaná tedy mohla a měla zcela důvodně očekávat, že v tuto ranní dobu (kolem 6.25 hod.) a osvětlený autobus stojící v zastávce, že z tohoto autobusu budou vystupovat zaměstnanci a budou nutně muset přecházet cestu.* Obžalovaná místem projížděla v minulosti opakovaně několikrát, a to i ve stejnou denní dobu, a nikdy chodce, natož přecházející, nepotkala, jak uvedla v úředním záznamu o podaném vysvětlení, který byl se souhlasem obžalované čten v rámci hlavního líčení. Z provedeného dokazování je zřejmé, že jednání poškozeného bylo zbrklé a zkratovité. Znalec konstatoval, že *poškozený reagoval zbrkle, když bez dostatečného přesvědčení vstoupil do koridoru pohybu vozidla Ford.* Konkrétně jednání poškozeného popsali též jednotliví svědci ve svých výpovědích. Zbrklé a zkratovité jednání poškozeného obžalovaná nemohla předvídat, což je také v souladu s ustálenou judikaturou, z níž vyplývá, že *jednání poškozeného, který bez rozhlédnutí vstoupil zcela neočekávaně do cesty přijíždějícímu vozidlu, lze důvodně považovat za takové počínání, které bylo zcela a v plném rozsahu příčinou nepříznivého účinku plynoucího z provozu motorového vozidla na osobu chodce. Jednalo se o natolik neodvratitelné jednání, které je podle judikatury srovnatelné s případy vstupu chodce pod kola již projíždějícího vozidla na přechodu pro chodce nebo sklouznutí pod kola míjejícího vozidla.* Rovněž odborná komentářová literatura dovozuje, že *od řidiče motorového vozidla jedoucího povolenou rychlostí, která je přiměřená také vzhledem k povětrnostním podmínkám, stavu vozovky apod., není možné očekávat, aby předvídal, že dospělí chodci, nacházející se v blízkosti vozovky, mohou neočekávaně vstoupit do vozovky, a aby proto omezil rychlost svého vozidla tak, aby mohl včas zastavit i při vyskytnutí se nepředvídané situace způsobené tím, že chodec hrubě poruší pravidla silniční dopravy* /Trestní zákoník, 1. vydání (2. aktualizace, 2022): F. Ščerba/. Poškozený přecházel silnici v místě, kde není přechod pro chodce, šikmo, nikoliv kolmo, přičemž se nepřesvědčil, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Porušil tedy několik povinností na něj kladených při přecházení silnice, což obžalovaná skutečně nemohla předvídat, a to v souladu s principem omezené důvěry, když i z judikatury českých soudů vyplývá, že *zavinění obviněného nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky, tedy i chodci.* Namístě je také poukázat na určitou liknavost správce komunikace, na budovách na pravé straně z pohledu obžalované není žádné viditelné označení upozorňující na to, že se zde nachází pracovní areál, natož chráněné dílny. Na místě nehody chybí jakékoliv osvětlení, přechod pro chodce, ani nebyla nikterak snížená maximální povolená rychlost, nic tedy projíždějící řidiče neupozorňovalo na možnost zvýšeného pohybu chodců po vozovce. Omezení rychlosti na místě nastalo až několik dní po nehodě, kdy došlo k posunu značky označující začátek obce, a tudíž ke snížení maximální povolené rychlosti. Další zásadní otázkou je rychlost jízdy obžalované, obžalovaná nesouhlasí s tvrzením okresního soudu, *že rychlost 75 km/h je nepřiměřená popsaným okolnostem,* a možnosti odvrácení střetu. Pokud v dodatku č. 1 ke znaleckému posudku je konstatováno, že v případě, že by obžalovaná měla střetu zabránit, musela by se v úrovni výchozího bodu měření (18,1 až 20 m před místem střetu) pohybovat rychlostí 40–50 km/h a po uplynutí reakční doby vč. náběhu plného brzdového účinku cca 1 sekunda začít zpomalovat maximálně dosažitelným brzdným zpomalením, tak toto není v souladu s výpovědí znalce. Ze znaleckého

posudku vyplývá, že obžalovaná mohla poškozeného poprvé zaregistrovat 0,9 s před střetem. V hlavním líčení znalec uvedl, že reakční doba řidičky za podmínek při předmětné dopravní nehodě činila zhruba 2,0 s. S tímto časovým údajem, jakož ani obecně s dráhou potřebnou k zastavení vozidla, se okresní soud v rozsudku nezabýval, přičemž při reakční době 2,0 s by obžalovaná i v případě, že by jela rychlostí 50 km/h, urazila v rámci reakční doby více než 27 metrů, a při rychlosti 40 km/h by urazila zhruba 22 metrů, tedy vždy vzdálenost větší než oněch 19 metrů, na kterou dle vyšetřovacího pokusu obžalovaná mohla poškozeného poprvé zahlédnout. Navíc je nutno také připočíst brzdnou dráhu, která je při těchto rychlostech více než 10 metrů, tedy dráha potřebná k zastavení vozidla by byla zhruba 40 metrů. Ze strany obžalované tedy nebylo možné střetu zabránit, ani kdyby se pohybovala rychlostí 40-50 km/h. K tomuto je dále třeba uvést, že podle judikatury českých soudů *takto výrazné snížení rychlosti při jízdě mimo obec jen pro míjení stojících vozidel, mezi nimiž se pohybuje osoba, nevykazující známky úmyslu vstoupit do vozovky, nelze považovat za opodstatněné, neboť po řidiči nelze vyžadovat, aby fakticky na sebe převzal veškerou zodpovědnost za dění na silnici, a přizpůsobil svoji jízdu nejhoršímu možnému scénáři, jestliže nic nenasvědčovalo, že by mohl nastat. Poškozený vytvořil zcela neočekávanou překážku, kterou řidič s ohledem na princip omezené důvěry nemohl předpokládat a nemohl střetu předejít. Za této situace nelze podle Nejvyššího soudu vytýkat řidiči, že preventivně nesnížil rychlost či úplně nezabrzdil, aby mohl chodec přejít, a že neprovedl výrazný brzdný manévr, jehož potřeba se do okamžiku necelé jedné sekundy před střetem nejevila být nutnou. Nelze pak dovodit, že rychlost jeho jízdy byla nepřiměřená dané situaci, kterou ke kritickému momentu dovedl neuvážený pohyb chodce.* Z uvedeného je zřejmé, že ani nelze po obžalované spravedlivě požadovat, aby v daném místě projížděla rychlostí 40 km/h, kdy takové snížení rychlosti by bylo neopodstatněné. Stejně tak je neopodstatněné, aby se pohybovala rychlostí 50 km/h již od počátku vstupu chodce do vozovky, když jednak jej nemohla vidět, jednak ani nemohla předvídat, že do vozovky vstoupí, když se jednalo o zkratovité a zbrklé jednání. K možnostem odvrácení střetu sám znalec uvedl, že *v případě posuzování možnosti odvrácení střetu řidičkou vozidla Ford nebylo možné uvažovat vyhýbání, vlevo stál autobus MHD a vpravo byl vyvýšený obrubník a zastávka MHD a explicitně uvedl, že obžalovaná nemohla vzniku dopravní nehody zabránit. Poškozený vstoupil do jízdního pruhu vozidla v čase 0,9s před střetem, v tomto okamžiku se vozidlo mohlo nacházet cca 19 metrů před střetem a pohybovat se rychlostí 75 km/h. Poškozený vstoupil do koridoru pohybu vozidla v čase odpovídajícím reakční době řidičky, která tak na danou situaci nemohla účinně zareagovat.* U možnosti odvrácení střetu ze strany chodce uvedl, že *chodec měl možnost střetu s vozidlem zn. Ford zabránit, kdyby se před vstupem do pravého jízdního pruhu rozhlédnul.* Znalec se také vyjádřil k příčině dopravní nehody, a to tak, že *příčinou dopravní nehody bylo jednání poškozeného, který se dostatečně nepřesvědčil (nezkontroloval situaci na vozovce v jízdním pruhu vozidla Ford), že může bezpečně přejít vozovku, kdy vstoupil do jízdního pruhu v okamžiku, kdy v něm přijíždělo vozidlo Ford rychlostí cca 75 km/h a obžalovaná již nemohla zastavit vozidlo před trajektorií pohybu chodce.* Na tomto místě je opět nutné odkázat na judikaturu českých soudů, z níž vyplývá, že *příčina dopravní nehody je zásadním skutkovým zjištěním pro zjištění zavinění a rozhodnutí o spáchání protiprávního jednání. Není proto bez významu, zda ke střetu s vozidlem došlo vinou neopatrné jízdy řidiče, nebo to byl naopak chodec, který náhle bez rozhlédnutí do vozovky vstoupil.* Provedeným dokazováním nebylo nade vší pochybností prokázáno, že se obžalovaná jakkoliv podílela na vzniku dopravní nehody a okresní soud měl v souladu se zásadou in dubio pro reo rozhodnout o zproštění obžaloby v celém rozsahu. Obžalovaná proto napadla rozsudek zejména ve výroku o vině, s nímž nesouhlasila, a současně i navazující výrok o trestu, jenž má ve výroku o vině původ, jakož i výrok o náhradě škody. Navrhla, aby Krajský soud v Ostravě podle ustanovení § 258 odstavec 1 písmeno b), c) a d) trestního řádu napadený rozsudek zrušil ve výroku o vině a v navazujících výrocích o trestu a náhradě škody, a dle ustanovení § 259 odstavec 3 trestního řádu ve věci sám rozhodl tak, že obžalovanou zprostí obžaloby.

4. Státní zástupce zaměřil své odvolání podané v neprospěch obžalované proti všem výrokům napadeného rozsudku. Namítal, že úprava skutkové věty oproti podané obžalobě není správná, a při objektivním a komplexním vyhodnocení důkazů by okresní soud nemohl dojít k závěru o tom, že obžalovaná neporušila ustanovení silničního zákona, které ze skutkové věty vypustil, míru spoluzavinění poškozeného by určil jinak, míra zavinění obžalované by musela být rozhodně vyšší

než poloviční, a v návaznosti na to by rozhodl jinak i o nárocích na náhradu škody poškozených. Okresní soud při provádění a hodnocení dokazování a rozhodnutí postupoval v rozporu se zjištěnými skutečnostmi, které vyhodnotil jen ve prospěch obžalované, a naopak k tíži a v neprospěch poškozeného. Z dokazování vůbec nevyplynulo, že by poškozený přecházel nezodpovědně, že by vběhl do vozovky nebo naopak přecházel nepřiměřeně pomalu. Nebylo prokázáno, že neměl žádné bezpečnostní prvky, měl koupené dokonce nové laserové svítidlo, které po tom, co jej obžalovaná svou rychlou jízdou smetla, srazila a usmrtila, bylo nalezeno, zodpovědně se účastnil školení, denně dojížděl do zaměstnání, vedl plnohodnotný život. Dále nebylo svědecky prokázáno, že by se vůbec nerozhlédl. Takže okresní soud nemohl učinit závěr, že se nerozhlédl. Z dokazovaní vyplývá, že se rozhlédl, šel první, žádné auto v té době nejelo, auto někteří svědci uviděli krátce a z jiné pozice, než byl poškozený, ale až v okamžiku, když už poškozený dávno byl ve vozovce, tuto přecházel a byl v její druhé polovině, kde byl smeten. Toto ale nemůže okresní soud vyhodnotit tak, že bez pochybností bylo zjištěno a svědci uvedli, že na vlastní oči viděli, že se poškozený vůbec nerozhlédl. Nebylo zjištěno ani to, že byl poškozený oblečen nápadně rozdílně než všechny ostatní osoby (chodci, kolegové), pouze měl smůlu, že to byl on, kdo v okamžiku, kdy vstoupil do části vozovky za zadní hranou autobusu jako první, byl smeten a usmrcen bezohlednou jízdou obžalované, kterou při její rychlosti jízdy neviděly přijíždět ani další osoby, uviděli ji jen ti, kteří stáli v jiném úhlu pohledu. Z dokazování vyplynulo, že obžalovaná zjistila, že srazila poškozeného, ne ihned poté, co ho smetla, ani poté, co ho vezla značnou dobu na kapotě a čelním skle, ale až poté, co z kapoty spadl na vozovku pod vozidlo, začala teprve reagovat a brzdit. Všichni svědci shodně uvedli, že vozidlo jelo strašně rychle, hlava nehlava, vůbec nebrzdilo, brzdy slyšeli až poté, co poškozený spadl z kapoty. Ze znaleckého posudku z oboru dopravy, jeho doplňku a výpovědi znalce v hlavním líčení bylo zjištěno, že z rychlosti, kterou si obžalovaná nastavila, již nebylo možno střetu zabránit. Tato rychlost byla prokázána výsledky dalšího dokazování a zhodnocena okresním soudem jako zcela nepřiměřená a toto je uvedeno i v obžalobě. Znalec uvedl, že obžalovaná při přijíždění k místu dopravní nehody nereagovala vůbec. Začala reagovat a brzdit až delší dobu po střetu, v doplňku znaleckého posudku vysvětlil možnosti prostorového zabránění střetu a možnosti časového zabránění střetu obžalovanou. Znalec došel k alarmujícímu závěru, že obžalovaná jednak nereagovala vůbec před střetem, a přestože už na vzdálenost 100-200 metrů mohla vidět osvětlený stojící autobus a mohla adekvátně reagovat, například bezodkladně snížit přiměřeně rychlost, za předpokladu, že by jako řidička, která místo navíc dobře znala a sama se považovala za dost zkušenou, vyhodnotila situaci správně. Poškozený by tak bez zranění v klidu dávno přešel na druhou stranu vozovky a dokončil by již započaté přecházení. Obžalovanou nastavená rychlost, kterou se řítila k místu nehody, byla dle výsledků dokazovaní zcela nepřiměřená, bylo prokázáno, že nereagovala vůbec na situaci kolem sebe. Její obhajoba, že mohla jet až 90 km/hod, jak bylo dovoleno, je zcestná a jen dokresluje skutečnost, že se chovala zcela bezohledně, nezodpovědně a nepřiměřeně zjištěným skutečnostem, když nereagovala vůbec a nekorigovala nijak ani rychlost ani styl své jízdy a vše ponechala náhodě s přístupem, že ona přece jede povolenou rychlostí a tento přístup nezměnila ani v hlavním líčení. Zvolená rychlost byla nepřiměřená, nepřiměřená by byla i rychlost 50 km/h kolem stojícího osvětleného autobusu v daném místě za zjištěných podmínek v situaci, kdy projížděla kolem zastávky autobusu, za kterou nemusí být vždy přechod, místo navíc dobře znala, věděla, že lidé přijíždí do zaměstnání do hal, kde pracují lidé se zdravotním omezením, věděla, že tyto objekty jsou na druhé straně, a k těmto lidé, co přijedou autobusem, přechází. Obžalovaná jela i přesto, že neviděla řádně za autobus, neměla přehled o celkové dopravní situaci, takže i kdyby tam bylo povolených například jen 50 km/h, tak v daném případě i to byla rychlost příliš vysoká na nastavené podmínky. Obžalovaná byla povinna reagovat jako řidička vozidla na podmínky a skutečnosti dané v té době, což ale neudělala, bezohledně a nezodpovědně pokračovala v jízdě tak, jak si rychlost nastavila, touto se řítila i k halám, kolem daného autobusu, a nereagovala vůbec, a nesledovala řádně situaci v silničním provozu, nesnížila rychlost jízdy včas a dostatečně tak, jak bylo v jejích možnostech a nic tomu nebránilo, a bylo její povinností. Kdyby to udělala, reagovala by včas, korigovala by způsob a zejména rychlost své jízdy,

měla by možnost (jak řekl znalec), případně i včas zcela zastavit, ale to vše za předpokladu, že by ale včas a bezodkladně reagovala zdálky už na stojící osvětlený autobus v zastávce, který viděla až na 200 metrů, upravila včas rychlost jízdy, nemuselo pak k nehodě vůbec dojít. Judikatura, na kterou opakovaně poukazoval obhájce, se nevztahuje na předmětnou dopravní nehodu. Výpovědi svědků a výsledky dokazování v hlavním líčení nakonec soud nevyhodnotil objektivně a správně, některé skutečnosti zcela ignoroval, nepřiléhavě skutkovým zjištěním a výsledkům dokazovaní a vypustil porušení ustanovení citovaného zákona u obžalované a nesprávně vyhodnotil a určil míru spoluzavinění poškozeného na předmětné dopravní nehodě a v návaznosti na to pak nesprávně rozhodl i o náhradě škody u jednotlivých poškozených. Namítal, že bylo prokázáno spáchání skutku, jak je uvedeno v obžalobě, včetně všech porušení citovaného zákona, když všechny polehčující okolnosti a ostatní zjištěné skutečnosti byly objektivně posouzeny už před podáním obžaloby, úměrně tomu byla nastavena právní kvalifikace a navrženy druhy a výše trestů. Vina obžalované byla spolehlivě prokázána, vypuštění uvedených porušení citovaného zákona nebylo namístě, a spoluvina poškozeného nebyla okresním soudem určena správně, míra zavinění obžalované byla jistě vyšší než poloviční a nebylo správně rozhodnuto ani o nárocích poškozených. Při úvahách o druhu a výši trestu a rozhodování o nárocích na náhradu škody u jednotlivých poškozených je nutno zohlednit také neodčinitelný následek, a to je bezdůvodná smrt poškozeného chodce. Navrhl, aby krajský soud podle § 258 odstavec 1 písmeno b), e), f) trestního řádu zrušil v celém rozsahu napadený rozsudek a podle § 259 odstavec 3 trestního řádu za splnění podmínek uvedených v § 259 odstavec 4 trestního řádu sám ve věci rozhodl a uznal obžalovanou vinnou podle podané obžaloby z přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odstavec 1 trestního zákoníku, míru zavinění obžalované stanovil vyšší než padesátiprocentní a spoluzavinění poškozeného stanovil méně než poloviční, včetně zachování citace všech porušení § 4 písmeno a), písmeno b), písmeno c), § 5 odstavec 1 písmeno b) a § 18 odstavec 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů, a aby uložil obžalované trest odnětí svobody v trvání 18 - 24 měsíců s podmíněným odkladem na zkušení dobu v trvání 2,5 - 3 roků, podle § 73 odstavec 1, odstavec 3 trestního zákoníku uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 2,5 - 3,5 roku a dle výsledků dokazování rozhodl o doložených nárocích na náhradu škody u jednotlivých poškozených podle § 228 odstavec 1 trestního řádu.

5. Poškození odůvodnili své odvolání proti výroku o náhradě škody prostřednictvím svého zmocněnce. Namítali, že je nesprávné, pokud okresní soud spatřuje spoluzavinění poškozeného v porušení ustanovení § 53 odstavec 9 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Dikce tohoto zákonného ustanovení hovoří o pohybu chodce mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením. Bylo však prokázáno, že poškozený neměl v úmyslu být a ani nebyl chodcem v pravém slova smyslu. Není pravdou, že by se pohyboval po krajnici nebo po okraji vozovky, aby se takto určitým směrem přemisťoval. Jeho cílem bylo toliko vystoupit z autobusu na zastávce, přejít vozovku a dostat se do místa provozovny jeho zaměstnavatele, kde měl vykonávat svou každodenní práci. Při tomto reálném pohybu poškozeného Milana M. je nutno zohlednit míru povinnosti mít na sobě prvky z reflexního materiálu, jak stanoví shora citované zákonné ustanovení. Souhlasili s tím, že bylo zjištěno, že poškozený přecházel vozovku zešikma, což je v rozporu s ustanovením § 54 odstavec 2 uvedeného zákona, a připouští spoluzavinění poškozeného na dané dopravní nehodě. Otázku, zdali toto spoluzavinění dosahovalo míry 70 % resp. že se na dané dopravní nehodě podílela obžalovaná toliko 30 % ponechali na úvaze odvolacího soudu, domnívají se však, že takové procentuální rozdělení není zcela přesné a neodpovídá dané situaci, míra spoluzavinění obžalované na dané nehodě byla podstatně vyšší, než dovodil okresní soud. Mají za to, že původně v obžalobě tvrzené porušení povinností obžalované i ve smyslu ustanovení § 5 odstavec 1 písmeno b) uvedeného zákona je přiléhavé, jelikož pokud žalovaná nereagovala adekvátně na autobus, který stál na zastávce, přičemž obžalovaná dobře místní poměry znala, tak se zcela jistě nevěnovala plně

řízení vozidla a nesledovala situaci v provozu na pozemních komunikacích tak, aby zajistila bezpečné projetí prostorem autobusové zastávky, aby nedošlo k žádnému zranění.Dále namítali, že odkaz poškozených na řízení ve věcech občanskoprávních v dané věci není správný. Rozhodnutí okresního soudu je v tomto směru vnitřně rozporné. Pokud okresní soud na jedné straně přiznává poškozené Gertrudě P. částečnou náhradu škody ve výši 9 568,80 Kč spočívající v náhradě pohřebních výloh, tak není zřejmý důvod, pro který na náhradě nemajetkové újmy za ztrátu syna a bratra nepřiznává poškozeným vůbec nic. Poškození předložili dostatečné důkazy o uplatněném nároku na náhradu nemajetkové újmy, co do základu je jejich nárok dán a je i účelem trestního řízení, aby okresní soud nárok poškozených alespoň částečně přiznal. Pokud se tak nestalo, je napadené rozhodnutí vadné. Navrhli, aby odvolací soud výrok okresního soud korigoval tak, že alespoň část uplatněného nároku přizná. V tomto směru se domáhají zrušení napadeného adhezního výroku a výroku nového.

6. Veřejné zasedání bylo konáno v nepřítomnosti obžalované, která se k veřejnému zasedání nedostavila, ačkoliv byla řádně a včas předvolána, svou neúčast omluvila a žádala, aby veřejné zasedání proběhlo v její nepřítomnosti. Krajský soud rozhodl o konání veřejného zasedání v její nepřítomnosti (ani strany neměly žádné námitky proti tomuto postupu), když neshledal žádné překážky bránící jednání v nepřítomnosti obžalované.

7. Z podnětu podaných opravných prostředků krajský soud přezkoumal podle § 254 odstavec 1, odstavec 3 trestního řádu zákonnost a odůvodněnost těch výroků rozsudku, proti nimž bylo podáno odvolání, a to z hlediska vytýkaných vad, jakož i správnost postupu řízení, které jim předcházelo, přihlédl k vadám, které nejsou odvoláním vytýkány, neboť mají vliv na správnost výroků, proti nimž bylo odvolání podáno, a po projednání věci ve veřejném zasedání dospěl k následujícím závěrům.

8. Po přezkoumání řízení, které předcházelo rozsudku, krajský soud nezjistil podstatné vady řízení, zejména nebyla porušena ustanovení, jimiž se má zabezpečit objasnění věci nebo práva obhajoby, jež by mohly mít vliv na správnost a zákonnost rozsudku.

9. Co se týká výroku o vině, krajský soud při jeho přezkoumání dospěl k závěru, že rozsudek zčásti trpí vadami spočívajícími v nejasnosti jeho skutkových zjištění a okresní soud se v rozsudku nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí. Okresní soud rozvedl, jaké důkazy provedl, jak je hodnotil a k jakým skutkovým a právním závěrům dospěl. Krajský soud konstatuje, že okresní soud neprovedl veškeré dostupné důkazy, aby byl zjištěn skutkový stav v rozsahu nezbytném pro jeho rozhodnutí v souladu s ustanovením § 2 odstavec 5 trestního řádu, a provedené důkazy nesprávně hodnotil a dospěl k nesprávným skutkovým a právním závěrům.

10. Krajský soud znovu provedl rozhodující důkaz a též provedl důkazy, které nebyly provedeny v hlavním líčení, důkazy vyhodnotil v souladu s ustanovením § 2 odstavec 6 trestního řádu v kontextu důkazů již provedených okresním soudem a dospěl k závěru, že odvolací námitky obžalované směřující proti hodnocení důkazů okresním soudem a nesprávnému závěru o její vině na předmětné dopravní nehodě jsou důvodné, neboť obhajoba obžalované spočívající v tom, že dopravní nehodu nezavinila, neboť žádné zákonné ustanovení neporušila, a nemohla jí ani zabránit, když ji výlučně zavinil poškozený chodec, nebyla provedenými důkazy vyvrácena.

11. K objasnění skutkového děje krajský soud znova provedl důkaz znaleckým posudkem z oboru doprava, odvětví silniční doprava, znalce Ing. Stanislava Tokaře, Ph.D., doplňkem znaleckého posudku a výpovědí znalce v hlavním líčení, a též provedl důkazy, které nebyly provedeny v hlavním líčení, CD obsahující kamerové záznamy z bezpečnostní kamery umístěné v areálu poblíž místa činu a z autobusu, kterým na místo činu přijel poškozený a další cestující (dále jen kamerové záznamy).

12. Z kamerových záznamů krajský soud zjistil především **časové údaje** k zastavení autobusu v zastávce (v čase 6:26:16), vystupování cestujících z autobusu, kdy první zadními dveřmi vystoupil

poškozený (v čase 6:26:18) a za ním jsou u dveří připraveni vystoupit další cestující, vjezdu vozidla obžalované do záběru na úrovni odbočky do průmyslového areálu (v čase 6:26:27), vozidlu obžalované, které míjí přední část autobusu a skupince chodců nacházející se v oblasti za autobusem (v čase 6:26:29), vozidlu obžalované, které míjí autobus a skupince chodců nacházející se stále v oblasti za autobusem, vyjma poškozeného, který přechází vozovku za autobusem a přední světlomety vozidla obžalované mu osvětlí nohy (v čase 6:26:29), střet vozidla s poškozeným (v čase 6:26:30), vystoupení posledního cestujícího z autobusu (v čase 6:26:40), zavření dveří autobusu (v čase 6:26:45) a jeho dojezdu (v čase 6:26:27). Tyto údaje z kamerových záznamů analyzoval znalec a v písemném posudku stanovil, že vozidlo obžalované bylo na úrovni odbočky do průmyslového areálu v čase 3,4 s před střetem, přední část autobusu míjelo 0,9 s před střetem, na úrovni zadní části autobusu bylo 0,4 s před střetem. Znalec v písemném posudku uvedl, že obžalovaná, aby byla schopna dopravní nehodě zabránit brzděním (kdy jiný způsob byl s ohledem na dopravně technický stav místa nehody znalcem vyloučen), by musela jet v okamžiku, kdy pro ni byl chodec u dělící čáry za autobusem rozpoznatelný, rychlostí 40 km/hod. Zjevně však počítal s běžnou reakční dobou. Výpovědí znalce v hlavním líčení bylo k jeho písemným závěrům upřesněno, že v daných podmínkách byla reakční doba obžalované oproti běžné reakční době násobena z běžné doby mírně pod 1 s na čas okolo 2 s. **Z uvedeného (v kontextu s dalšími závěry znalce) je tedy dle názoru krajského soudu zřejmé, že znalcem stanovená rychlost vozidla obžalované, při které byla schopna dopravní nehodě zabránit, na 40 km/hod je spíše teoretická, a v podmínkách dané dopravní nehody by musela jet rychlostí nižší než 40 km/hod, aby bezpečně dopravní nehodě zabránila.** Znalec v hlavním líčení dále uvedl, že autobus je pevný objekt, ze kterého nebylo možno z levé strany vystupovat, a že obžalovaná mohla pozorovat autobus stojící v zastávce po **ne krátký časový úsek, kdy lidé z autobusu stihli vystoupit a přemístit se za autobus.** Zda bylo možno rozpoznat a na jakou vzdálenost, zda dveře autobusu (ze kterého se vystupovalo z pravé strany) jsou otevřené či zavřené, nebylo předmětem znaleckého zkoumání, a ani znalec nevěděl, zda řidič pozoruje, když míjí autobus, zda má otevřené nebo zavřené dveře, aby mohl tuto situaci vyhodnotit.

13. Okresní soud provedl úpravu skutkové věty oproti podané obžalobě nedůsledně, pokud v ní ponechal (na rozdíl od pasáží, které vypustil), že obžalovaná ***s dostatečným časovým předstihem viděla, že z plně osvětleného autobusu, který stál na zastávce, vystupovali cestující*** přijíždějící do zaměstnání do průmyslových hal v areálu STS (a z tohoto faktu pak okresní soud zřejmě dovodil okolnosti, které mohla předvídat a povinnosti, které porušila), neboť bylo prokázáno pouze, že obžalovaná viděla v zastávce stojící autobus (což sama doznala), a že cestující, kteří z něj vystoupili, se nacházeli ve skupince v oblasti za autobusem. Nebylo prokázáno, že viděla cestující, kteří vystupovali, ani skupinku cestujících poté, co vystoupili, neboť výhled na ně jí zakýval autobus. V bodě 11. odůvodnění napadeného rozsudku okresní soud uvedl, *že obžalovaná popsala a je to patrno i z kamerového záznamu, že míjela kamion vyjíždějící zprava od výrobních hal a* ***pokud jde o skupinu chodců, kteří vystoupili z autobusu včetně poškozeného,*** *vyšetřovacím pokusem i znaleckým posudkem bylo doloženo,* ***že první okamžik, kdy chodce mohla registrovat bylo na úrovni VBM a skupinu chodců mohla registrovat až po minutí zadního čela autobusu.*** K tomu krajský soud uvádí, že s ohledem na závěry znalce, tento okamžik rozhodně nelze označit za „dostatečný časový předstih", jak je uvedeno ve skutkové větě rozsudku, neboť je zřejmé, že v tomto okamžiku již nebyla schopna dopravní nehodě zabránit. Skutkové věta je v tomto směru v rozporu a odůvodněním napadeného rozsudku. Je nesporné, že s dostatečným časovým předstihem mohla obžalovaná vidět (a viděla, jak sama doznala) pouze v zastávce stojící osvětlený autobus. Dle názoru krajského soudu za této situace není správný závěr okresního soudu, že *obžalovaná mohla a měla zcela důvodně očekávat, že zaměstnanci (kteří z něj vystoupili) budou nutně muset přecházet cestu (k výrobním halám vpravo),* natož pak způsob přecházení vozovky poškozeným. Pokud obžalovaná neviděla a ani nemohla vidět cestující, kteří z autobusu vystoupili (na které měla autobusem zakrytý výhled), nemohla předvídat, že za jeho zadní částí budou přecházet vozovku.

14. Je tedy nepochybné, že skutek se stal, avšak není trestným činem, neboť nebylo prokázáno jeho zavinění obžalovanou. Provedenými důkazy bylo prokázáno, že obžalovaná místem s dovolenou rychlostí jízdy maximálně do 90 km/h projížděla rychlostí nejméně 75 km/h. Z její strany nebylo zjištěno porušení žádné zákonné povinnosti s ohledem na závěry znalce, že střetu mohla zabránit toliko, pokud by jela rychlostí méně než 40 km/hod, a tuto rychlost po ní dle názoru krajského soudu nelze za prokázaných okolností spravedlivě požadovat, takže nedošlo k porušení ustanovení § 18 odstavec 1 zákona o silničním provozu. Jako technickou příčinu dopravní nehody znalec stanovil jednání poškozeného, který se dostatečně nepřesvědčil, zda může bezpečně přejít vozovku a vstoupil zpoza autobusu do jízdní dráhy obžalované (v čase 0,9 s a cca 19 m před střetem), kdy již nemohla účinně reagovat a dopravní nehodě zabránit. Naopak poškozený chodec, jako účastník silničního provozu, porušil více povinností vyplývajících mu ze zákona o silničním provozu, čímž zavinil předmětnou dopravní nehodu, ke které vedlo zejména to, že přecházel vozovku mimo přechod pro chodce šikmo (a je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose), a především se nepřesvědčil, zda může bezpečně přejít vozovku a vstoupil zpoza autobusu do jízdní dráhy obžalované (ačkoliv byl povinen se před vstupem na vozovku přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a směl přecházet vozovku jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy), čímž porušil ustanovení § 54 odstavec 2 zákona o silničním provozu, a též ustanovení § 54 odstavec 3 zákona o silničním provozu (neboť je zakázáno vstupovat na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem).

15. Proto podle § 258 odstavec 1 písmeno b) trestního řádu krajský soud napadený rozsudek zrušil a za podmínek § 259 odstavec 3 písmeno a), písmeno b) trestního řádu nově rozhodl tak, že obžalovanou podle § 226 písmeno b) trestního řádu zprostil obžaloby státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Opavě pro shora uvedený skutek, neboť v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.

16. S ohledem na to, že krajský soud obžalovanou obžaloby zprostil, v souladu s ustanovením § 229 odstavec 3 trestního řádu odkázal poškozené s nároky na náhradu škody a nemajetkové újmy v penězích na řízení ve věcech občanskoprávních.

17. Odvolání státního zástupce a poškozených Gertrudy P., Zdeňky V., Yvety K., Miroslava P. krajský soud podle § 256 trestního řádu zamítl jako nedůvodné.

Poučení:

I. Proti tomuto rozhodnutí není další řádný opravný prostředek přípustný.

II. Proti tomuto rozhodnutí je přípustné dovolání, které lze podat ve lhůtě dvou měsíců od doručení tohoto rozhodnutí prostřednictvím soudu I. stupně.

Dovolání mohou podat:

a) nejvyšší státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku rozhodnutí soudu, a to ve prospěch i v neprospěch obviněného,

b) obviněný pro nesprávnost výroku rozhodnutí soudu, který se ho bezprostředně dotýká.

Obviněný může dovolání podat pouze prostřednictvím obhájce. Podání obviněného, které nebylo učiněno prostřednictvím obhájce, se nepovažuje za dovolání, byť bylo takto označeno.

Příslušný k rozhodnutí o podaném dovolání je Nejvyšší soud České republiky v Brně.

V dovolání musí být 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/1 a)-m) nebo § 265b/2 trestního řádu, o které se dovolání opírá. Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

Ostrava 11. 9. 2024

JUDr. Milan Ihnát v. r.
předseda senátu

Vypracovala:
Mgr. Petra Ritterová v. r.

Shodu s prvopisem potvrzuje Lenka Vrbíková.