



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v hlavním líčení konaném dne 15. listopadu 2017 v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Iva Zelinky a přísedících Ilony Polákové a Šimona Stejkozy, **t a k t o:**

Obžalovaný

M [REDACTED] **K** [REDACTED]

narozen 1 [REDACTED] v P [REDACTED], jednatel společnosti [REDACTED] s.r.o., trvale bytem tř. [REDACTED]
M [REDACTED], [REDACTED], fakticky bytem J [REDACTED] P [REDACTED] t.č.
ve vazbě ve Vazební Věznici Praha – Ruzyně,

j e v i n e n, ž e

dne 28.12.2016 v 10:23 hodin, na 32. kilometru dálnice D10, okres Mladá Boleslav, ve směru jízdy z Prahy na Turnov, v úmyslu vydat za ním jedoucí řidiče a jejich spolujezdce nebezpečí těžké újmy na zdraví nebo smrti, vytvořením překážky v silničním provozu, při řízení osobního automobilu tovární značky BMW [REDACTED], registrační značky [REDACTED], VIN WBANJ51020B434744, jedoucího rychlostí

nejméně 130 km/hod., dojel a poté zprava předjel v levém (rychlém) jízdním pruhu jedoucí osobní automobil tovární značky Škoda Octavia Combi, registrační značky 4[REDACTED] VIN TMBFP41U0Y8303467, řízený poškozeným P[REDACTED] W[REDACTED] narozeným [REDACTED] se spolujezdkyní poškozenou B[REDACTED] F[REDACTED], narozenou [REDACTED], sedící na zadním sedadle vpravo a spolujezdcem poškozeným nezletilým Š[REDACTED] W[REDACTED], narozeným [REDACTED] sedícím v dětské autosedačce (tzv. vajíčku) značky Cybex Aton Basic, na zadním sedadle vlevo, aniž by dodržel bezpečnou podélnou vzdálenost a dal znamení o změně směru jízdy vlevo, prudce najel do levého (rychlého) jízdního pruhu před vozidlo poškozeného P[REDACTED] W[REDACTED] přestože to nevyžadovala dopravní situace a jízdní pruh před ním byl volný, začal bezdůvodně intenzivně brzdít až do úplného zastavení vozidla, poškozený P[REDACTED] W[REDACTED] na vzniklou nebezpečnou situaci stačil reagovat a intenzivním brzděním zabránil bezprostředně hrozícímu přímému nárazu do zadní části vozidla obžalovaného M[REDACTED] K[REDACTED], v důsledku toho byl donucen zastavit v levém (rychlém) jízdním pruhu dálnice, řidič za ním jedoucího užitkového automobilu tovární značka Mercedes Benz Sprinter, bílé barvy, registrační značky [REDACTED], poškozený M[REDACTED] D[REDACTED] narozený [REDACTED] stačil reagovat intenzivním brzděním strhnutím řízení vozidla do pravého jízdního pruhu, za ním jedoucí další řidič poškozený R[REDACTED] H[REDACTED] narozený [REDACTED], ve vozidle tovární značky Renault Kangoo, registrační značky [REDACTED] reagoval rovněž prudkým brzděním a strhnutím vozidla vlevo na travnatý pás u středových svodidel, za tímto vozidlem jedoucí osobní automobil tovární značky Škoda Octavia III, registrační značky [REDACTED], VIN: TMBAC7NE2H0008265, řízený poškozeným D[REDACTED] H[REDACTED], narozeným [REDACTED], se spolujezdcem J[REDACTED] J[REDACTED], narozeným [REDACTED], sedícím na předním sedadle vedle řidiče, který na vzniklou dopravní situaci reagoval intenzivním brzděním a prudkým strhnutím řízení na travnatý pás, v důsledku čehož došlo ke kontaktu se středním svodidlem dálnice a poškození levého boku vozidla, souběžně v pravém jízdním pruhu jedoucí nákladní automobil tovární značky Mercedes Benz, registrační značky [REDACTED], s přívěsem registrační značky [REDACTED], řízený poškozeným R[REDACTED] K[REDACTED], narozeným [REDACTED], byl vzniklou situací donucen k intenzivnímu brzdění téměř až do zastavení, další osobní automobil tovární značky Audi A4, registrační značky [REDACTED] VIN: WAUZZZ8E05A116220, řízené poškozeným M[REDACTED] A[REDACTED] narozeným [REDACTED], jedoucí v levém jízdním pruhu, na vzniklou situaci reagoval prudkým brzděním, ale nárazu do stojícího osobního automobilu tovární značky Škoda Octavia Combi, řízeného poškozeným P[REDACTED] W[REDACTED], nedokázal zabránit, neboť s ohledem na vzniklou situaci neměl

možnost vybočení do strany, přední částí vozidla narazil do zadní části vozidla poškozeného P■■■■ W■■■■ tovární značky Škoda Octavia Combi, které bylo v důsledku nárazu odhozeno vpřed a narazilo do zadní části vozidla tovární značky ■■■■■ obžalovaného M■■■■ K■■■■ přičemž v důsledku nárazu došlo k těžké újmě na zdraví poškozeného nezletilého Š■■■■ W■■■■, spočívající v rozmoždění mozku při zlomeninách klenby a spodiny lebni, kterému dne 28.12.2016 v Nemocnici v Praze – Motole podlehl, těžké újmě na zdraví poškozené B■■■■ F■■■■ která utrpěla zlomeninu pánve a bederní páteře, přičemž léčba těchto poranění potrvá nejméně dva až tři měsíce s následnou rehabilitací, a posttraumatickou stresovou poruchu, která se projevovala depresi, úzkostí, smutkem po zemřelém synovi, poruchy spánku se sny o zemřelém synovi, flashbacky, sníženou pozorností, strachem z jízdy autem se záchvaty paniky se strachem z autonehody, přičemž tyto popsání zdravotní následky trvaly nejméně do doby vyšetření znalcem 6.3.2017, těžké újmě na zdraví poškozeného P■■■■ W■■■■ spočívající ve vzniku posttraumatické stresové poruchy, která se projevovala depresi, úzkostí, smutkem po zemřelém synovi, poruchy spánku se sny o zemřelém synovi, flashbacky, sníženou pozorností, strachem z jízdy autem a MHD se záchvaty paniky se strachem z autonehody, přičemž tyto popsání zdravotní následky trvaly nejméně do doby vyšetření znalcem 6.3.2017, kontuzi hrudníku, fraktury nosních kůstek a mozkové komoci a ublížení na zdraví poškozeného M■■■■ A■■■■, který utrpěl zhmoždění hrudníku a podvrtnutí krční páteře lehkého stupně, dále byla na vozidle poškozeného P■■■■ W■■■■ tovární značky Škoda Octavia Combi, registrační značky ■■■■■ způsobena škoda ve výši 90.000,- Kč, na vozidle poškozeného M■■■■ A■■■■ tovární značky Audi A4, registrační značky ■■■■■, ve výši 84.000,- Kč a na vozidle tovární značky Škoda Octavia III, registrační značky ■■■■■, škodu ve výši 14.500,- Kč,

t e d y

úmyslně způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví a takovým činem způsobil těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob a smrt,

č í m ž s p á c h a l

zločin obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 alinea první, odst. 2 písm. d) trestního zákoníku

a odsuzuje se

podle § 272 odst. 2 tr. zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání **9 (devíti) let**, pro jehož výkon se podle § 56 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku zařazuje do **věznice se zvýšenou ostrahou**.

Podle § 73 odst. 1 odst. 3 tr. zákoníku se ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu **9 (devíti) let**.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu je obžalovaný povinen poškozeným:

- 1) České kanceláři pojistitelů, IČ: 700 99 618, se sídlem na Pankráci 1724/120, Praha 4, náhradu škody ve výši 1.427.041,- Kč,
- 2) společnosti Přerost & Švorc – Auto, s.r.o., IČ: 630 73 188, se sídlem Veleslavínská 48/39, Praha 6, náhradu škody ve výši 5.000,- Kč,
- 3) M[REDACTED] A[REDACTED], nar. [REDACTED], bytem H[REDACTED] nám. [REDACTED] L[REDACTED] L[REDACTED], náhradu škody ve výši 1.679,- Kč.

O d ů v o d n ě n í :

Důkazy provedenými v hlavním líčení vzal soud za prokázaný tento skutkový děj:

Obžalovaný M[REDACTED] K[REDACTED] dne 28.12.2016 v 10:23 hodin, na 32. kilometru dálnice D10, okres Mladá Boleslav, ve směru jízdy z Prahy na Turnov, v úmyslu vydat za ním jedoucí řidiče a jejich spolujezdce nebezpečí těžké újmy na zdraví nebo smrti, vytvořením překážky v silničním provozu, při řízení osobního automobilu tovární značky BMW [REDACTED] registrační značky [REDACTED] VIN WBANJ51020B434744, jedoucího rychlostí nejméně 130 km/hod., dojel a poté zprava předjel v levém (rychlém) jízdním pruhu jedoucí osobní automobil tovární značky Škoda Octavia Combi, registrační značky [REDACTED], VIN TMBFP41U0Y8303467, řízený poškozeným P[REDACTED] W[REDACTED], narozeným [REDACTED], se spolujezdkyní poškozenou B[REDACTED] F[REDACTED], narozenou [REDACTED] sedící na zadním sedadle vpravo a spolujezdcem poškozeným nezletilým Š[REDACTED] W[REDACTED] narozeným [REDACTED], sedícím v dětské autosedačce (tzv. vajíčku) značky Cybex Aton Basic, na zadním sedadle vlevo, aniž by dodržel bezpečnou podélnou vzdálenost a dal znamení o změně směru jízdy vlevo, prudce najel do levého (rychlého) jízdního pruhu před vozidlo poškozeného P[REDACTED] W[REDACTED] přestože to nevyžadovala dopravní situace a jízdní pruh před ním byl volný, začal bezdůvodně intenzivně brzdit až do úplného zastavení vozidla, poškozený P[REDACTED] W[REDACTED] na vzniklou nebezpečnou situaci stačil reagovat

a intenzivním brzděním a zabránil bezprostředně hrozícímu přímému nárazu do zadní části vozidla obžalovaného M [REDAKCE] K [REDAKCE], v důsledku toho byl donucen zastavit v levém (rychlém) jízdním pruhu dálnice, řidič za ním jedoucího užitkového automobilu tovární značky Mercedes Benz Sprinter, bílé barvy, registrační značky [REDAKCE] poškozený M [REDAKCE] D [REDAKCE], narozený [REDAKCE], stačil reagovat intenzivním brzděním strhnutím řízení vozidla do pravého jízdního pruhu, za ním jedoucí další řidič poškozený R [REDAKCE] H [REDAKCE] narozený [REDAKCE], ve vozidle tovární značky Renault Kangoo, registrační značky [REDAKCE] reagoval rovněž prudkým brzděním a strhnutím vozidla vlevo na travnatý pás u středových svodidel, za tímto vozidlem jedoucí osobní automobil tovární značky Škoda Octavia III, registrační značky [REDAKCE], VIN: TMBAC7NE2H0008265, řízený poškozeným D [REDAKCE] H [REDAKCE], narozeným [REDAKCE], se spolujezdcem J [REDAKCE] J [REDAKCE], narozeným [REDAKCE] sedícím na předním sedadle vedle řidiče, který na vzniklou dopravní situaci reagoval intenzivním brzděním a prudkým strhnutím řízení na travnatý pás, v důsledku čehož došlo ke kontaktu se středním svodidlem dálnice a poškození levého boku vozidla, souběžně v pravém jízdním pruhu jedoucí nákladní automobil tovární značky Mercedes Benz, registrační značky [REDAKCE] s přívěsem registrační značky [REDAKCE] řízený poškozeným R [REDAKCE] K [REDAKCE], narozeným [REDAKCE], byl vzniklou situací donucen k intenzivnímu brzdění téměř až do zastavení, další osobní automobil tovární značky Audi A4, registrační značky [REDAKCE] VIN: WAUZZZ8E05A116220, řízený poškozeným M [REDAKCE] A [REDAKCE], narozeným [REDAKCE] jedoucí v levém jízdním pruhu, na vzniklou situaci reagoval prudkým brzděním, ale nárazu do stojícího osobního automobilu tovární značky Škoda Octavia Combi, řízeného poškozeným P [REDAKCE] W [REDAKCE], nedokázal zabránit, neboť s ohledem na vzniklou situaci neměl možnost vybočení do strany, přední částí vozidla narazil do zadní části vozidla poškozeného P [REDAKCE] W [REDAKCE] tovární značky Škoda Octavia Combi, které bylo v důsledku nárazu odhozeno vpřed a narazilo do zadní části vozidla tovární značky BMW [REDAKCE] obžalovaného M [REDAKCE] K [REDAKCE] přičemž v důsledku nárazu došlo k těžké újmě na zdraví poškozeného nezletilého Š [REDAKCE] W [REDAKCE] spočívající v rozmoždění mozku při zlomeninách klenby a spodiny lební, kterému dne 28.12.2016 v Nemocnici v Praze – Motole podlehl, těžké újmě na zdraví poškozené B [REDAKCE] F [REDAKCE] která utrpěla zlomeninu pánve a bederní páteře, přičemž léčba těchto poranění potrvá nejméně dva až tři měsíce s následnou rehabilitací, a posttraumatickou stresovou poruchu, která se projevovala depresemi, úzkostí, smutkem po zemřelém synovi, poruchy spánku se sny o zemřelém synovi, flashbacky, sníženou pozorností, strachem z jízdy autem se záchvaty paniky se strachem z autonehody, přičemž tyto popsání zdravotní následky trvaly nejméně do doby vyšetření znalcem 6.3.2017, těžké újmě na zdraví poškozeného P [REDAKCE] W [REDAKCE] spočívající ve vzniku posttraumatické stresové poruchy, která se projevovala depresemi, úzkostí, smutkem po zemřelém synovi, poruchy spánku se sny o zemřelém synovi, flashbacky, sníženou pozorností, strachem z jízdy autem a MHD se záchvaty paniky se strachem z autonehody, přičemž tyto popsání zdravotní následky trvaly nejméně do doby vyšetření znalcem 6.3.2017, kontuzi hrudníku, fraktuře nosních kůstek a mozkové komoci a ublížení na zdraví poškozeného M [REDAKCE] A [REDAKCE], který utrpěl zhmoždění hrudníku a podvrtnutí krční

páteře lehkého stupně, dále byla na vozidle poškozeného P ■ W ■ tovární značky Škoda Octavia Combi, registrační značky ■ způsobena škoda ve výši 90.000,- Kč, na vozidle poškozeného M ■ A ■ tovární značky Audi A4, registrační značky ■, ve výši 84.000,- Kč a na vozidle tovární značky Škoda Octavia III, registrační značky ■, škodu ve výši 14.500,- Kč.

Obžalovaný M ■ K ■ v přípravném řízení uvedl, že v inkriminované době jel osobním automobilem tovární značky BMW ■, stříbrné barvy z Prahy do Turnova. V době jízdy byla teplota cca 3° až 4°C. Místo, v jakém na dálnici D10 najel, si nevybavil, v důsledku nárazu do jeho vozidla si na průběh jízdy nepamatoval, musel si vzpomínky postupně skládat. Vozidlo bylo v dobrém technickém stavu, provoz na dálnici byl běžný, jel pomaleji. Jízdní pruhy střídal podle aktuální dopravní situace. Vozidlo řídil rychlostí okolo 100 až 120 km/hod. Okolo 30. km dálnice jel v levém jízdním pruhu, který zpomaloval, přšelo, měl zapnuté stěračce. Snížil rychlost na 110 - 115 km/hod. a přešel do pravého jízdního pruhu, kde dojel nákladní soupravu. Vzhledem k tomu, že v levém jízdním pruhu bylo volno, dal znamení o změně směru jízdy, zvýšil rychlost a začal přejíždět do levého jízdního pruhu. Řidič osobního automobilu Octavia, stříbrné barvy, který v tomto pruhu jel, ho začal „problikávat“ a zvyšovat rychlost, přičemž se mu zdálo, že ho nechce do rychlejšího pruhu pustit. Obžalovaný si nedokázal vybavit, zda se před ním pohybovala nějaká další vozidla. Osobní automobil tovární značky Octavia, se kterým se následně střetl, byl asi až za dalším vozidlem, až následně zjistil, že se jednalo o vozidlo jedoucí přímo za ním. Uvedené vozidlo se k němu blížilo již v okamžiku, kdy ještě nedokončil manévř přejetí do levého jízdního pruhu. Zdálo se mu bezpečnější zrychlit a manévř dokončit. Při přejíždění mu to trochu „uklouzlo“ a zareagoval „ubráním plynu“, určitě nebrzdil. Řidič osobního automobilu tovární značky Octavia se přiblížil těsně k zadní části jeho vozidla. Pak došlo k prvnímu ťuknutí, po chvíli k druhému, již silnějšímu. Bylo zcela zřejmé, že se nejedná o náhodu. Zapnul výstražná světla a začal brzdit. Chtěl docílit toho, aby až bude v pravém jízdním pruhu volno, mohl do tohoto pruhu přejet a zastavit na kraji. Nebrzdil ani na 1/3 účinku brzd. Pak došlo k velkému nárazu do zadní části jeho automobilu. Jak daleko byl po nárazu tlačен dopředu, nedokázal odhadnout, ale přišlo mu to dlouhé. V pravém jízdním pruhu jela nějaká nákladní souprava. Předpokládal, že oba (i řidič za ním jedoucího automobilu) přejedou do pravého jízdního pruhu, na krajnici zastaví a věc vyřeší. V době nárazu jeli rychlostí okolo 90 km/hod. Řidič za ním jedoucího automobilu nevypadal, že by chtěl brzdit, ve zpětném zrcátku viděl, že drží volant jen jednou rukou. Po nárazu si nic nepamatuje, vybavil si až situaci, kdy stál s vozidlem na pravé krajnici a uvědomil si, že došlo ke střetu. Ve zpětném zrcátku pak viděl havarované automobily, ze kterých se kouřilo. Vystoupil a šel k vozidlům, kde se snažil pomoci s vyprošťováním zraněných osob. Na místě říkal, že řidič jedoucí za ním do něho ťuknul a pak došlo k velkému nárazu. Po příjezdu Policie ČR s jedním z přítomných policistů zjistili, že povrch vozovky je kluzký. Nikdo z policistů po něm nic nechtěl, ani dechovou zkoušku nebo sepsat protokol. Z tohoto důvodu odjel s odtahovou službou do servisu. Dodal, že po prvním ťuknutí do svého automobilu měl přidat a ujet, ale v danou chvíli považoval

za účelnější brzdění. Po předestření kamerových záznamů obžalovaný své jednání vysvětlit neuměl, trval na tom, že za ním jedoucí řidič do něho „tuknul“, uvedl, že nechápe, proč řidič za ním nebrzdil, nepamatoval si, že by vozidla zastavila.

V hlavním líčení obžalovaný uvedl, že v kritickou dobu jel v levém pruhu a předjížděl vozidla. Před posledním vozidlem bylo nákladní vozidlo a za ním jedoucí vozidlo začalo předjíždět. Obžalovaný byl relativně blízko a vozidlo problikal. Před ním jedoucí vozidlo (poškozeného) zaváhalo a začalo předjíždět a zrychlilo. Když ho obžalovaný probliknul, aby věděl, že jede za ním, a aby se zařadil doprava, kde měl místo, tak řidič nezpomaloval, nezrychloval, jel však rychleji, než nákladní vozidlo. Usoudil proto, že ho tento řidič chce zdržovat, rozhodl se (dnes ví, že špatně), že ho objede zprava a že se zařadí a pojede dál. Když toto vozidlo podjížděl doprava, tak nevěděl, jestli je tam řidič sám. Když toto vozidlo dojel v pravém pruhu za další nákladní vozidlo, tak přibrzdil a sledoval volné místo, aby se mohl zařadit doleva. Přitom se díval do levého zpětného zrcátka. Vozidlo, které podjel zprava, se přibližovalo, ale místo tam bylo. Přišlápl plyn a jel doleva a chtěl pokračovat rovně. Za nákladním vozidlem přibrzdňoval, ale když jel doleva, tak šlápl na plyn. Vozidlo má automatickou převodovku a v kritickou dobu buď přidržel brzdu, když přejížděl doleva před poškozeného, nebo zasáhla stabilizace. Domnívá se, že mu prokluzovala hnaná náprava, tzn. zadní, když předjížděl před poškozeného. V tuto dobu k žádnému nárazu nedošlo. Před poškozeným pokračoval dál v jízdě, díval se do zpětného zrcátka a poškozený gestikuloval něco rukou. Vyložil si to jako agresi. Poškozený za ním jel dost natěsno. Během úseku 200 metrů se vozidla několikrát tukla, měl pocit, že je tlačeny. Krátce přibrzdil a jeho pocit byl správný. Když přibrzdil, tak necítil žádný náraz a nezpomaloval. Rozhodl se, než šlápnout na plyn, dát varovná světla a sešlápl brzdu. Moc nezpomalovali. Říkal si, že poškozený šlape na plyn, proto přibrzdil více. Chtěl jet doprava, kde viděl v zrcátku kamion. Jeho cílem bylo zpomalit a v rozumné rychlosti jet někam, kde by to šlo zastavit. Předpokládal, že když má zapnutá varovná světla a brzdí, že bude brzdit i Octavia a tak budou zpomalovat i vozidla za Octavií. Pokud při zařazování z pravého do levého jízdního pruhu měl pocit, že to klouzalo, neboť necítil přenos výkonu motoru na vozovku, tak při předchozích předjížděcích manévrech nic takového necítil. Domnívá se, že došlo celkem asi ke dvěma tükancům, než došlo k výraznému zpomalení. Neví, jestli došlo k úplnému zastavení, než došlo k nárazu. Podle jeho názoru nebrzdil tak, že by zastavil vozidlo za sebou. Při těch drobných nárazech zezadu se koukal do vnitřního a pravého zpětného zrcátka. Neviděl, že by za Octavií jela další vozidla. Přestože všichni intenzivně brzdili a tři nebo čtyři vozidla se stihla vyhnout, tak vozidlo Audi nestihlo ani reagovat. Pokud jde o tuto událost, tak podle něho tam bylo více osob, které udělaly špatné rozhodnutí, ale bohužel všichni současně. Pokud jeho vozidlo dostalo strašnou ránu zezadu, tak se mu jeho vozidlo nadzdvihlo a on letěl směrem na volant, v tu dobu byl připoután. Probral se v autě, kde ležel, když se zvednul, podíval se do zrcátek, viděl několik vozidel a z nich šel kouř. Následně podrobně popisuje, jak probíhaly vyprošťovací práce u vozidla poškozeného.

Svědék poškozený P ■■■ W ■■■ v přípravném řízení uvedl, že v době jízdy po dálnici D10 bylo sychravo, vlhčí vozovka, řídil osobní automobil tovární značky Škoda Octavia, stříbrné barvy. Automobil byl v dobrém technickém stavu, Na dálnici nebyl příliš hustý provoz, jel rychlostí okolo 120 km/hod., max. 130 km/hod. Je možné, že nějaká vozidla předjížděl, ale příliš si to nevybavuje. V průběhu jízdy nedošlo k ničemu výjimečnému. Automobil řídil v pravém jízdním pruhu, před ním jelo nějaké větší vozidlo, které chtěl předjet. Rychlostí asi 120 až 130 km/hod. přešel do levého jízdního pruhu. Před předjížděným automobilem bylo další nákladní vozidlo. Ve fázi předjíždění postřehl za sebou v levém jízdním pruhu další automobil, který již z dálky blikal dálkovými světly. Musel jet značnou rychlostí, protože ho brzy dojel. Hodlal dokončit předjížděcí manévry. V okamžiku, kdy v pravém jízdním pruhu vznikl prostor, zmíněný automobil do tohoto pruhu přešel. On sám v této chvíli nijak nezpomaloval, ani nezrychloval. Uvedený automobil, jednalo se o tovární značku BMW, se pak náhle zařadil před něho z pravé strany, neumí uvést, zda mu začala svítit brzdová světla, ale reagoval na jeho náhlé zpomalení brzděním. Vozidlo se mu podařilo ubrzdít a ke kontaktu tak nedošlo. Vozidlo před ním však začalo intenzivně brzdít znovu. Už při předchozím zpomalení ho napadlo, že ho řidič tohoto vozidla zabrzdí proto, že ho předtím při předjíždění patrně zpomalil. Kdyby mohl předpokládat, že řidič tohoto vozidla bude v levém pruhu brzdít až do úplného zastavení, asi by se ho pokusil přejet do pravého jízdního pruhu. Vše se však odehrálo velmi rychle a nečekaně a neměl na přemýšlení čas. Podařilo se mu však automobil znovu ubrzdít tak, že do před ním zastavujícího automobilu tovární značky BMW nenarazil. Po zastavení se podíval do zpětných zrcátek, měl pocit „tlakové vlny“ a viděl, že mezerou mezi jeho automobilem a středovými svodidly se mihlo další vozidlo. Pokusil se zapnout výstražná světla, ale pak si vybavuje až přítomnost záchranářů. „Problikávající“ vozidlo viděl až ve fázi, kdy přešel do levého pruhu, jeho světla ho oslňovala. V době, kdy předjížděl právě nákladní vozidlo a hodlal předjet i vozidlo jedoucí před ním, neměl v této chvíli tendenci se zařadit zpět do pravého jízdního pruhu. Udělal to však automobil jedoucí za ním a předjel ho pravým jízdním pruhem výrazně vyšší rychlostí, rozhodně nebyl čas na nějakou gestikulaci, patrně se na toto vozidlo ani podrobněji nadíval. Pak se uvedený automobil před něho zařadil „natěsno“, měl strach, aby do něho nenarazil. Neumí uvést, zda se mu rozsvítila brzdová světla. Sám začal brzdít a vozidlo dojížděl, celý manévry skončil úplným zastavením obou vozidel v levém jízdním pruhu. Jako řidič má dlouhou praxi, výhled vnitřním zrcátkem dozadu měl částečný, v zavazadlovém prostoru vezli kočárek syna, který ale rozhodně zadní okno výrazně nezakrýval. Při brzdění jeho automobil do smyku nešel, stejně jako automobil tovární značky BMW před ním.

V hlavním líčení svědek poškozený P ■■■ W ■■■ uvedl, že v kritickou dobu bylo zataženo, občas spadlo pár kapek, ale vyložene nepršelo, náledí nebylo, při jízdě žádný smyk necítil, ani v době před střetem a neviděl, že by vozidlo BMW mělo rovněž nějaké problémy na silnici. Žádné potíže s vozidlem během jízdy nepozoroval. Až z trestního spisu se dozvěděl, že na vozidle byly vadné brzdové kotouče. Znovu zopakoval, že při předjížděcím manévru, kdy objížděl zleva v pravém jízdním pruhu

pomaleji jedoucí nákladní vozidlo, si všiml z dálky blikajícího vozidla. Toto blikalo vícekrát. Nebyl již schopen odhadnout, na jakou vzdálenost tehdy zaregistroval poprvé blikající vozidlo, rovněž nebyl již schopen říci přesně, jakou rychlostí v tu dobu jel. Jel však rychleji než vozidlo, které předjížděl. Rovněž nebyl schopen posoudit, jak dlouho jel v levém jízdním pruhu, než došlo ke krizové situaci. V každém případě ho blikající vozidlo dojelo, a když svědek předjel nákladní vozidlo, tak blikající vozidlo přešlo do pravého pruhu, dojelo ho, jeli vedle sebe celkem blízko a následně se toto vozidlo zařadilo před jeho vozidlo. Není schopen posoudit, jakou vzdálenost, měli mezi sebou. Vozidla však byla blízko. Toto vozidlo následně začalo brzdit, on přibrzdžoval taky, vozidlo ho přibrzdžovalo až do úplného zastavení. Nebyl schopen odhadnout, jak dlouho trvalo brzdění až do úplného zastavení. Celou dobu svědek čekal, že před ním jedoucí vozidlo odjede a vše se uklidní. Po tu dobu, než se blikající vozidlo zařadilo před jeho vozidlo, tak žádné vozidlo před ním v levém jízdním pruhu nebylo, které by případně vozidlu obžalovaného bránilo odjet. Svědek se domnívá, že obžalovaný ho chtěl vytrestat za to, že ho zpomalil v jízdě. Na obžalovaného nijak negestikuloval, neví, zda obžalovaný ano. Neví, zda došlo ke kontaktu jejich vozidel při brzdění. Pamatuje si, že stáli úplně, vozidla od sebe stála natěsno. Po zastavení se podíval do levého zrcátka, připadalo mu, že kolem něj něco projelo, jejich auto se zahoupalo, pak se podíval do pravého zrcátka a v tu dobu mu blesklo hlavou, že by měl dát varovná světla, a pak už si pamatuje jen to, jak byl vyprošťován záchranáři z vozidla. Na náraz si nepamatuje. Vozidlo BMW podle svědka nemělo zapnutá varovná světla. V době jízdy jeho partnerka vzadu připoutaná nebyla. Pokud se jedná o syna, tak ten byl upoután v autosedačce a tato byla jím umístěna dle návodu výrobce. Dále uvedl, že do současné doby s partnerkou chodí na sezení k psychologovi a psychiatrovi.

Poškozená B■■■■ F■■■■, ve své svědecké výpovědi v přípravném řízení, jež byla v hlavním líčení přečtena ve smyslu § 211 odst. 1 tr. řádu, uvedla, že dne 28.12.2016 jela společně s přítelem svědkem P■■■■ W■■■■ a nezletilým synem Š■■■■ W■■■■ po dálnici D10. Dětský kočárek byl uložen v úložném prostoru vozidla, syn seděl v sedačce typu „vajíčko“ na sedadle za řidičem. Sama seděla vedle něho, u sebe měla jen tašku se základními potřebami pro dítě. Sledování jízdy se příliš nevěnovala, až v době, kdy syn v sedačce usnul, si začala všimnat okolí. Nestalo se však nic, co by ji nějak upoutalo. Registrovala, že jeli v levém jízdním pruhu a předjížděli nějaké kamiony. Přítel jí pak řekl, že se zezadu rychle blíží nějaký automobil, který je problikává. Periferně pak zaregistrovala, že se do pravého pruhu zařadil automobil, přičemž vnímala, že vozidla v pravém jízdním pruhu byla dost „nahuštěná“. Zmíněný automobil pak minimální mezerou mezi jejich automobilem v levém jízdním pruhu a nákladním automobilem v pravém jízdním pruhu, přešel přímo před ně, přičemž měla pocit, že dokonce o jejich automobil škrtl. V tomto okamžiku začal řidič tohoto automobilu náhle brzdit, přítel začal prudce brzdit také. Vozidlo před nimi však brzdilo čím dále více, přestože nemělo před sebou žádnou překážku. Bylo to v podstatě „značka na značku“, smyk nedostali. Náhle si uvědomila, že stojí a vozidlo před nimi také. Aniž by stihli nějak reagovat, došlo k silnému nárazu do zadní části jejich automobilu. Probrala se až v situaci, kdy okolo jejich automobilu

byla řada lidí, přítel ležel na boku na řadicí páce, nereagoval a okolo byla krev. Sama měla nohu zablokovanou pod předním sedadlem. Syn nijak nereagoval, křičela, aby dítě zachránili, někdo rozbil okno a sedačku s dítětem vytáhli z vozidla. Pak ji odvezli do nemocnice v Mladé Boleslavi a později do Liberce. Z vozidla před nimi měla pocit, že brzdilo, pak znova a že se snaží je zastavit, což se mu podařilo. Vše proběhlo velmi rychle, neví, zda měli možnost někam odbočit, stále přemýšlí o tom, co mohli udělat, aby syna zachránili. K výpovědi je připojena specifikace dětské sedačky poškozeného nezletilého Š[] W[] ze které je patrné, že se jednalo o sedačku plně odpovídající bezpečnostním hlediskům s příslušnými atesty.

Svědék R[] K[] v přípravném řízení uvedl, že v kritické době jel po dálnici D10 s přepravníkem automobilů a nákladem 7 ks vozidel značky Škoda Kodiaq. Na předním okně má umístěné soukromé záznamové zařízení – kameru, se záznamem na SD kartu, který předal Policii. Vozovka byla suchá, nebyla namrzlá, provoz byl plynulý, soupravu řídil v pravém jízdním pruhu rychlostí 85 – 88 km/hod. Před střetem vozidel žádný projev agresivní jízdy nezaregistroval. Během jízdy se před něho do pravého pruhu zařadil nákladní automobil a stříbřitý automobil tovární značky BMW. Automobil tovární značky BMW v pravém jízdním pruhu zrychloval a současně „podjížděl“ automobil tovární značky Škoda Octavia jedoucí v levém jízdním pruhu. Uvedené vozidlo tovární značky BMW těsně za nákladním automobilem začalo brzdít a vjelo do levého pruhu velmi těsně před automobil tovární značky Škoda Octavia. Brzdová světla mu svítila, bylo jasné, že bude automobil tovární značky Škoda Octavia vybrzdňovat. Pak začala vozidla zpomalovat, vozidlo tovární značky BMW muselo stále brzdít, svítila mu světla, až do okamžiku, kdy úplně zastavilo. V tomto okamžiku se stojícím vozidlům strhnutím řízení vpravo vyhnula skříňová dodávka tovární značky patrně Mercedes, po levé straně podle středových svodidel se „protáhla“ dodávka tovární značky Renault Kangoo, pak se tam snažil „protáhnout“ další menší automobil, patrně tovární značky Škoda Octavia nebo Rapid, který však zachytil za středová svodidla. V této fázi se s vozidlem „stahoval“ vpravo, aby se měla vozidla kam vyhnout. V této chvíli na místo zezadu „přiletěl“ automobil tovární značky Audi a došlo k nárazu do stojícího automobilu tovární značky Škoda Octavia. Vlastní střet přímo neviděl, ale byla to „velká rána“. Automobil tovární značky BMW pak odjel dopředu a přešel do pravého odstavného pruhu, měl pouze trochu poškozenou zadní část. On sám zastavil po cca 500 metrech a telefonoval na policii. Ve svém vozidle má omezovač rychlosti na cca 90 km/hod. Ani v levém, ani v pravém pruhu vepředu nebyla žádná překážka, která by odůvodňovala brzdění. Automobil tovární značky BMW druhý automobil „vybrzdňoval“ asi 100 metrů. Jeho řidič z tohoto důvodu omezoval další automobily v levém jízdním pruhu dálnice, což je v těchto situacích „sebevražda“. Už jen manévr automobilu tovární značky BMW, kdy vjel před automobil tovární značky Škoda Octavia s odstupem snad pouze jednoho metru, byl mimořádně riskantní. Automobil tovární značky BMW patrně vybrzdňoval postupně až do úplného zastavení, na což usoudil z toho, že se nikomu „nekouřilo“ od pneumatik, co by prudkému brzdění nasvědčovalo. Nepostřehl ani, že by některé z vyhýbajících se vozidel dostalo smyk, podařilo se jim zastavit u středových svodidel.

Řidič automobilu tovární značky BMW nijak řidiče automobilu tovární značky Škoda Octavia neupozorňoval, že ho hodlá předjet. Řidič tohoto vozidla jel v levém jízdním pruhu stále stejnou rychlostí, nijak neomezoval další řidiče. Řidič automobilu tovární značky BMW brzdil již od okamžiku, kdy se zařadil před automobil tovární značky Škoda Octavia.

V hlavním líčení svědek R [REDACTED] K [REDACTED] uvedl, že v průběhu cesty ho těsně před nehodou předjel pivovarský vůz, za ním projela Octavia poškozených, která jela normální rychlostí. Těsně za ní se vyřítilo vozidlo BMW, které zajelo do pravého pruhu a v pravém pruhu začalo zrychlovat, následně došlo k předjetí Octavie v pravém jízdním pruhu a v okamžiku, kdy se obžalovaný s vozidlem BMW vracel zpět, protože mu to vycházelo těsně za pivovarským vozem, tak v tom okamžiku začal brzdít. Následující dobu udržoval auto vedle pivovarského vozu, takže znemožňoval poškozenému jakýkoliv manévr, aby se mu vyhnul. Dělal to až do okamžiku, kdy se zezadu přiblížila další vozidla a následně došlo k tomu, že vozidlo BMW úplně zastavilo, naprosto nepochopitelně, obžalovaný nezapnul alespoň varovná světla a v tu chvíli svědek začal tušit problém, tak se snažil uvolnit prostor a držel se při pravé krajnici. Kolize nastala de facto po jeho levé straně a v tu chvíli se snažil vyhnout a z místa odjet pryč, aby uvolnil místo. Čtyřem vozidlům se podařilo koliznímu místu vyhnout, ale následující vozidlo už bylo bez šance a došlo ke kolizi. Cesta byla relativně suchá, neboť v kritickou dobu z rychlosti 90 km/hod. to svědek ubrzdl na krátkém úseku. Kolem místa nehody projel rychlostí tak 20 km/hod. V podstatě dobrzdil ještě před BMW. Varovná světla žádná neviděl. Viděl brzdová světla BMW. Brzdových světél Octavie si nevšiml. Neviděl, že by některé z vozidel dostalo smyk. Podle něho vybrzdňování bylo postupné. Okolo dvou stojících vozidel projela další čtyři a nikdo z nich neskončil ve smyku. Policii předal kamerový záznam ze svého vozidla, který dokumentoval situaci při předjížděcím manévru a střetu vozidel.

Svědek M [REDACTED] D [REDACTED] v přípravném řízení uvedl, že řídil užitkový automobil Mercedes Benz Sprinter po dálnici D10, povrch byl relativně suchý, hustota provozu byla průměrná. Během jízdy předjížděl v podstatě pouze kamiony a opět se vracel do pravého pruhu. Jel rychlostí okolo 100 km/hod. Cca 2 – 3 km před místem nehody předjížděl v levém pruhu nějaké kamiony, jízdu v levém pruhu pak zbrzdil autobus. Po návratu autobusu do pravého pruhu vozidla zrychlila, sám se tak rychle nerozjel, takže před ním vznikla větší mezera. Při předjíždění kamionu s plachtou uviděl náhle před sebou v jízdním pruhu dvě stojící vozidla tovární značky BMW (vpředu) a Škoda Octavia (za ním). Podařilo se mu řízení prudce strhnout vpravo, přičemž stačil postřehnout, že se vozidla patrně minimální rychlostí pohybovala. Manévr se mu podařilo zvládnout, automobil nebyl nijak poškozen. Automobily tovární značky BMW a Škoda Octavia byly v postavení nárazník na nárazník, ale nějaké výraznější poškození neviděl, přední polovina automobilu tovární značky Škoda Octavia vyčnívala zleva za BMW, jakoby se ho pokoušela objet okolo svodidel zleva, zprava v této době již objíždět nešlo, protože tam byl kamion. Další průběh děje viděl ve zpětném vnějším zrcátku, okolo popsanych vozidel projel zleva okolo svodidel

pickup, pak se o to pokoušelo další vozidlo, které zachytilo za středová svodidla a třetí do stojících vozidel již narazilo. Náraz přímo neviděl, registroval jen „vylítnutí“ hromady plastu. Okamžitě nehodu oznámil na tísňovou linku 158. U automobilu tovární značky BMW něco červeně svítilo, patrně brzdová světla, svítící lištu pod horní hranou zadního okna nepostřehl. Strhl řízení vpravo, přičemž se aktivoval systém ESP. Viditelnost byla dobrá, na vozovce žádná námraza určitě nebyla.

V hlavním líčení svědek M■■■■ D■■■■ uvedl, že v kritickou dobu jel v pravém jízdním pruhu 100 km/hod., pak přešel do levého pruhu a předjížděl kamion. Před nimi jel autobus, který celý levý pruh zpomalil. Když byl v levém jízdním pruhu, tak viděl vpředu vozidla a že se k nim strašně rychle blíží. S odstupem doby si již nevybavil, že by u jednoho či u druhého vozidla svítila brzdová světla. První vozidlo BMW a za ním Octavia. Byl za nimi tak 9 až 10 metrů, měl minimální prostor se zařadit doprava, auta za ním neměla šanci se doprava dostat. Když vozidla míjel, tak byla do sebe zaklesnutá. Dělal to na něj dojem, jakoby Octavia tlačila BMW před sebou. Nebyla tam však rána, ani poškození, ale podle něho se dotýkala. Varovná světla nikdo z těchto dvou aut zapnutá neměl. Když vozidla míjel, tak podle něho jela v mírné rychlosti, např. 10 km/hod. Bylo to prudké zpomalení a nechápal, co se děje. Pokud by neměl možnost vyhnout se vpravo, tak by to určitě nestihl ubrzdít a dopadlo by to podstatně hůř, protože dodávka je podstatně těžší. Absolutně ho nenapadlo, že by mohl někdo v levém jízdním pruhu na dálnici zastavit. Měl dojem, že BMW Octavii přibrzdí. Když se vyhnul doprava, tak jel pomaleji, ale nezastavil a sledoval situaci ve zpětném zrcátku. Viděl, že vozidla BMW a Octavia zleva objíždí po trávě dvě auta po sobě, pak se však ozvala rána a lítaly trosky. Následně volal záchranné službě. V kritickou dobu podle něho určitě nemrzlo, přesnou teplotu si již nevzpomíná, bude to však tak, jak uváděl na policii. Ve vozidle má záchranný systém, který se v kritickou dobu sepnul, ale vozidlo se do smyku nedostalo. Sepnutí záchranného systému se projevuje poklesem otáček a vrčením kol, drncáním.

Svědka D■■■■ H■■■■ v přípravném řízení uvedl, že společně se svědkem J■■■■ J■■■■ jeli po dálnici D10. Za ním jel osobní automobil tovární značky Audi, stříbrošedivé barvy, který jel poměrně blízko za ním, nijak ho však neohrožoval. Jeli rychlostí do 130 km/hod. v levém jízdním pruhu. V pravém jízdním pruhu jela dodávková vozidla a tahače rychlostí 90 – 100 km/hod. Ve fázi před nehodou začal levý jízdní pruh, ve kterém jel, zpomalovat, situace připomínala předjíždění dvou kamionů. Před ním jel nějaký pickup. Rychlost se pozvolna zpomalovala, pickup před ním náhle prudce vybočil doprava a bezprostředně před sebou uviděl stojící osobní automobily tovární značky Škoda Octavia a BMW. Stihl řízení pouze prudce strhnout vlevo a intenzivně brzdít. Osobní automobil tovární značky Škoda Octavia se s velkou pravděpodobností nepohyboval, pokud ano, tak pouze zcela minimálně. Rozsvícení brzdových světel patrně nezaregistroval, byl to okamžik. Při vyhýbání viděl, že osobní automobil tovární značky Škoda Octavia a BMW „jsou v sobě“, patrně zaregistroval i předchozí náraz. „Vyletěla“ pára z chladiče a létaly různé úlomky, sám se svým vozidlem „vzal něco nárazníkem“, ale nedokáže upřesnit, o co se jednalo. Vzhledem k

tomu, že tráva u středových svodidel byla vlhká, zachytil bokem vozidla o středové svodidlo. V době zpomalování rychlosti byl v dostatečné vzdálenosti od před ním jedoucího automobilu, ale pickup se před něho zařadil krátce před nehodou. Automobil tovární značky Audi, jedoucí za ním viděl od světel nahoru. Automobil tovární značky BMW, který ho předjel, jel výrazně rychleji než on, od předjetí se jen vzdaloval. V době, kdy začal s ohledem na situaci před sebou náhle brzdít, vozidlo drželo, do smyku šlo až na trávě u středových svodidel. Automobil tovární značky Škoda Octavia před ním do smyku nešlo. Neregistroval další vozidlo, které by před touto překážkou uhýbalo do strany. Řidič automobilu tovární značky BMW byl na místě střetu vozidel, choval se „divně“, byl zmatený a nevěděl, co má říkat. Nejprve tvrdil, že brzdil, pak to zase popíral a opakoval „najednou náraz“.

V hlavním líčení svědek D [REDACTED] H [REDACTED] potvrdil svou předchozí výpověď z přípravného řízení. Doplnil, že v kritickou dobu jeli po dálnici do 130 km/hod. Krátce před manévrem se to zpomalilo a mohli jet tak 120 km/hod. V kritickou dobu vozovka nebyla zledovatělá, i když se musel vyhybat doprava, tak smyk nedostal. V kritickou dobu jel v levém jízdním pruhu, za ním jelo Audi, stříbrné nebo šedivé barvy, odhaduje vzdálenosti asi 20 metrů. Domnívá se, že BMW a Octavia v levém jízdním pruhu stála. V kritickou dobu jel se svým vozidlem ve vzdálenosti asi 30 až 40 metrů za pickupem. Těsně před úhybným manévrem pickupu (doprava) si všiml, že u tohoto vozidla svítí brzdová světla. Byly to tak dvě vteřiny. Stojícím vozidlům se vyhnul vjetím doleva na travnatý pás podél svodidel, přitom zavadil o středová svodidla levým bokem. Když míjeli stojící Octavii, tak zahlédl předním stojící vozidlo BMW a v tu chvíli viděl, že létají součástky, vylétla pára z chladičů. Není si vědom toho, že by stojící vozidla měla spuštěná varovná světla. Ve vozidle má ukazatel venkovní teploty, nicméně toto zařízení mu nehlásilo možnou námrazu.

Svědék J [REDACTED] J [REDACTED] v přípravném řízení uvedl, že provoz na D10 byl v inkriminované době standardní, k nehodě došlo v 10:23 hodin. Předjeli automobil tovární značky Audi, stříbrné barvy, který se za ně zařadil, poměrně blízko. Během cesty udržovali rychlost cca 110 – 130 km/h, nevybaví si nic, co by je v jízdě nějak omezovalo, agresivní jednání dalších řidičů nevnímal. Během jízdy pospával, v okamžiku, kdy procítl, viděl, že svědek H [REDACTED] brzdí a zaregistroval před sebou automobil tovární značky Škoda Octavia, který patrně do něčeho narazil. Svědek H [REDACTED] vozidlo strhl doleva ke svodidlům, kde se jim podařilo zastavit. Pak vnímal jen automobil tovární značky Audi, který narazil zezadu do automobilu tovární značky Škoda Octavia. Až po vystoupení z automobilu zjistil, že zmíněný automobil tovární značky Škoda Octavia narazil do automobilu tovární značky BMW. Automobil tovární značky Škoda Octavia se před střetem mohl pohybovat rychlostí do 110 – 130 km/hod. Celý děj od okamžiku, kdy se probudil, mohl trvat asi 10 sekund. Svědek H [REDACTED] reagoval na „třuknutí“ brzdových světel a strhl vozidlo vlevo. V době, kdy byli na úrovni automobilu tovární značky BMW, narazil zezadu automobil tovární značky Audi do zmiňovaného automobilu tovární značky Škoda Octavia. Jejich automobil zastavil u středových svodidel asi po 40 metrech, automobil tovární značky

BMW viděl vpravo v odstavném pruhu. Jeho řidič se choval přinejmenším „nestandardně“. Říkal mu nejprve, že „jel a najednou rána“, na což mu odpověděl, že normálně asi nejel. Ptal se, zda někdo nemá kameru v automobilu, že nebrzdil, že se chce nechat vyšetřit Policií a že má jít na operaci se zády. Oponoval mu, že brzdit zjevně nemusel, a on začal říkat, že si na nic nepamatuje. V havarovaném automobilu tovární značky Škoda Octavia mělo být dítě, pohybovalo se tam hodně lidí z dalších vozidel. Pak přijel odtahový vůz, který havarovaný automobil odtáhl od svodidel, aby se k dítěti v kabině mohli dostat. Řidiče automobilu tovární značky Audi na místě nezaregistroval. Podle jeho názoru automobil tovární značky BMW před střetem stál nebo se pohyboval velmi pomalu. Za ním jedoucí automobil tovární značky Škoda Octavia jel rychlostí okolo 110 km/hod, pak narazil do zmíněného automobilu tovární značky BMW. Vzápětí pak zezadu do automobilu tovární značky Škoda Octavia narazil zezadu automobil tovární značky Audi. Před střetem a havárií je zachránila především skvělá reakce svědka H [REDACTED]. Brzdová světla automobilu tovární značky Škoda Octavia patrně registroval, hlavní byl ale jejich manévr vlevo. Je pravda, že za nimi jedoucí automobil jedoucí rychlostí cca 110 až 130 km/hod, bezpečnou vzdálenost zřejmě nedodržel. Od automobilu tovární značky Škoda Octavia byl asi 30 metrů.

V hlavním líčení svědek J [REDACTED] J [REDACTED] doplnil svou předchozí výpověď v tom směru, že na místě nehody bylo vlhko, nepršelo, podle něho vozovka jednoznačně namrzlá nebyla. Svědek uvedl, že v průběhu jízdy přivíral oči a pospával, pár vteřin předtím, než kolega H [REDACTED] začal prudce brzdit a dělat úhybný manévr, tak procitnul. Viděl, že v levém jízdním pruhu před nimi stojí Škoda Octavia, tato brzdila, kolega H [REDACTED] se vyhnul doleva, když byli v úrovni BMW, tak registroval, že do Octavie zezadu vlétlo stříbrné Audi. V kritickou dobu mohl jet rychlostí cca 110 až 130 km/hod. Jejich vozidlo drželo stopu, namrzlé to určitě nebylo, bylo asi tak 5°C. Pouze od kolegy ví, že vozidlo Audi jim tzv. jelo „za zadkem“, ale neví, na jakou vzdálenost, dozadu se neotáčel. Svědek uvedl, že pouze viděl brzdová světla vozidla Octavia a jejich vozidlo se vyhnulo doleva a pak registroval ránu a za pět vteřin další, ta byla od Audi. Varovná světla u vozidel neviděl. Potvrzuje, že při jízdním manévru, kdy se vyhnuli doleva na travnatý pás, tak levou stranou vozidla se oťřeli o svodidla. Uvedl, že bylo štěstí, že tam bylo místo u svodidel a jízdní manévr jim vyšel. Kdyby neměli možnost uhnout ke svodidlům, tak by to sami nemohli dobrzdít.

Svědka M [REDACTED] A [REDACTED], řidiče osobního automobilu tovární značky Audi, v přípravném řízení uvedl, že provoz na D10 byl poměrně hustý, povrch vozovky mokrá, teplota cca 6°C. Najel do levého jízdního pruhu a jel dále rychlostí cca 110 km/hod. Pak náhle šly všechny automobily před ním „na brzdy“, brzdil také až na cca 70 km/hod, ale pak se zase vozidla rozjela. Před ním jel ve vzdálenosti cca 150 až 200 metrů bílý automobil tovární značky Škoda Octavia, nevybaví si, zda mezi nimi byl ještě další automobil, ale patrně ano. Postřehl „bliknutí“ brzdových světel automobilu tovární značky Škoda Octavia, ale spíše již reagoval na pohyb tohoto automobilu a brzdová světla byla až potom. V podstatě „stál“ na brzdách, ale k nárazu došlo, „jak

začal brzdít, náhle před ním stálo nějaké auto, zapřel se do brzd, na další si nevzpomíná, jen, že vyletěly airbagy“. Někde u bílého automobilu tovární značky Škoda Octavia postřehl automobil tovární značky BMW. Pohyb těchto vozidel registroval asi přes tři další automobily. Tuto situaci viděl proto, že „když jsme jeli v jednom jízdním pruhu za sebou, tak bavorák a bílá Octavia byly v pravé části jízdního pruhu, zatímco stříbrná Octavia v levé části“. V okamžiku, kdy narazil do automobilu tovární značky Škoda Octavia stříbrné barvy, byl bílý automobil téže značky asi na její úrovni. Další automobil před ním, se velmi rychle přibližoval, brzdová světla mu asi nesvítila a náhle uhnulo do pravé strany a mezi ním a stříbrným automobilem tovární značky Škoda Octavia již nic nebylo. Vzdálenost odhadnout nedokáže, stejně jako vlastní rychlost v této chvíli. Stříbrný automobil tovární značky Škoda Octavia v tuto chvíli zřejmě stál, vozidlo před ním „stálo na brzdách“. Do automobilu před sebou narazil rychlostí okolo 80 km/hod, kdyby nestálo, rozhodně by svůj automobil „dobrzdl“. Brzdil s maximální intenzitou, vzdálenost, na kterou brzdil, byla asi 150 metrů, trvalo to asi 3 vteřiny. Automobil tovární značky BMW po nehodě byl asi 200 metrů vpravo vpředu, v odstavném jízdním pruhu, bílý automobil tovární značky Škoda Octavia také asi 150 až 200 m vpředu v levém jízdním pruhu. Od doby nehody má při řízení obavy, nejedí rychleji, než 60 km/hod., léčil se do 17.1.2017, bolela ho hlava a hrudník.

V hlavním líčení svědek M■■■■ A■■■■ setrval na své výpovědi z přípravného řízení v tom směru, že za Octavií jel v kritickou dobu s odstupem 150 až 200 metrů. Domnívá se, že u Octavie blikla brzdová světla, domnívá se, že přes toto auto viděl brzdová světla dalšího vozidla. Varovná světla žádná neviděl. Brzdil asi tak 80 metrů před nárazem, sepnulo se ABS, poté vylétly airbagy a pak si nic nepamatuje. Ví, že došlo k nárazu. V tu chvíli nevěděl, do čeho narazil. Pak zjistil, že to byla stříbrná Octavia. Ve chvíli, kdy šel plně na brzdy, tak před sebou měl bílou Octavii na vzdálenost cca 150 metrů. Skutečně žádná varovná světla před sebou neviděl. Až po nehodě si všiml vozidla BMW. V momentě, kdy šlápl na brzdy, tak již neměl kam uhnout, vlevo byla svodidla a vpravo nějaká vozidla. Při intenzivním brzdění vozidlo jelo rovně, sepnulo se ABS, do žádného smyku nešel. Vozidla tehdy byla mokrá, domnívá se, že mohlo být tak 6°C. Viditelnost byla dobrá. Uvedl, že viděl bílou Octavii, jak provedla manévr podél svodidel. V průběhu jízdy, resp. v době před střetem nepoužíval mobilní telefon.

Svědék L■■■■ P■■■■ v přípravném řízení uvedl, že po dálnici D10 jel v pravém jízdním pruhu nákladním automobilem tovární značky IVECO rychlostí okolo 90 km/hod. Ve zpětném zrcátku zaregistroval v levém jízdním pruhu automobil tovární značky Škoda Octavia, stříbrné barvy, za kterým jel v malé vzdálenosti další stříbřitý automobil, zřejmě tovární značky BMW. Toto vozidlo došlo automobil tovární značky Škoda Octavia výrazně vyšší rychlostí, na 90% viděl „problikávání“ automobilu tovární značky BMW dálkovými světly. Po několika vteřinách automobil tovární značky BMW přešel do pravého jízdního pruhu a „bleskovým“ předjetím zajel zpět do levého pruhu přímo před automobil tovární značky Škoda Octavia, jednalo

se o značně riskantní manévr. Sám byl přesvědčen, že se do mezery automobil nemůže vejít a narazí do zadní části jeho vozidla. V okamžiku, kdy se dostal automobil tovární značky BMW v levém jízdním pruhu na úroveň kabiny jeho vozidla, které řídil rychlosti cca 90 km/hod., začal prudce zpomalovat. Celou situaci viděl ve zpětném zrcátku. K zastavení vozidla i vozidla jedoucího za ním skutečně došlo. Na tuto situaci musely reagovat automobily, které jely za nimi náhlým brzděním a strháváním řízení do prostoru mezi stojícími vozidly a středovými svodidly. Na dálnici D10 v inkriminovaném okamžiku nebyla před vozidlem tovární značky BMW žádná překážka ani důvod, pro který by bylo nutno brzdit. Dálnice byla několik set kilometrů před nimi v obou pruzích volná. Střet přímo neviděl, v dané chvíli byl již od místa střetu vzdálen a nechtěl komplikovat situaci, neboť u srážky automobily již zastavovaly. Automobil tovární značky Škoda Octavia registroval několik vteřin před událostí ve zpětném zrcátku, bylo patrné, že ho bude předjíždět, jel rychlostí pod 130 km/hod. Sám řídil vozidlo stále v pravém pruhu, nedosahoval rychlosti, aby mohl jet v rychlejším levém jízdním pruhu.

V hlavním líčení svědek L. P. uvedl, že v kritickou dobu bylo počasí slušné, na silnici to neklouzalo, bylo sucho. V kritickou dobu byla dálnice před ním prázdná. V době kolize za ním se pohyboval kamion s červenou kabinou. Svědek uvedl, že cestou ho předjela Octavia combi v levém jízdním pruhu, on sám má na vozidle omezovač rychlosti nastavený na 88 km/hod. Kritickou situaci viděl ve zpětném zrcátku, vozidlo BMW dojíždělo Octavii, poté z pravé strany toto podjelo a protlačilo se zpět před Octavii. Instinktivně se skrčil, neboť očekával náraz. Nakonec vozidlu BMW podařilo se tam vejít. Ve zpětném zrcátku viděl, jak se všechno zpomaluje. On jel plynule dál. Po několika desítkách metrů viděl, že je tam nějaký malér, neboť vozidla za ním začala jezdit do stran a ke svodidlům. Samotný střet vozidel neviděl. Neviděl při předjížděcím manévru, že by vozidlo BMW šlo do smyku. Svědek uvedl, že vnímal, když vozidlo BMW předjelo Octavii, tak se to okamžitě celé zpomalilo. BMW po předjetí vůbec nezrychlovalo.

Svědka T. Č. v přípravném řízení uvedl, že svůj automobil tovární značky Škoda Octavia, hnědé barvy, řídil po dálnici D10 rychlostí cca 110 – 130 km/hod. Bylo pošmourno, povrch vozovky patrně vlhký. Žádný z automobilů, které následně stály u dopravní nehody, předtím nezaregistroval. Jako první vjem postřehl červená brzdová světla, subjektivně cítil, že musí brzdit, snažil se jet více doprava, automobil před ním byl vzdálen cca 150 metrů. V průběhu brzdění viděl střet dvou vozidel. Po své levé straně viděl dva stříbrné automobily, které se snažily brzdit (krizové brzdění), viděl, že došlo ke střetu. Subjektivně měl pocit, že je to „táhlo“ doleva. Následně zjistil, že se jednalo o automobil tovární značky Škoda Octavia a Audi, příčinu jejich střetu přímo neviděl. Jaký automobil jel před ním, si nevybaví, sám zastavil až v pravém odstavném pruhu. Snažili se pak poskytnout první pomoc osobám z automobilu tovární značky Škoda Octavia. Automobily, mezi nimiž došlo ke střetu, měl před sebou ve vzdálenosti cca 20 metrů vlevo, další vozidla nepostřehl, oba automobily musely reagovat na něco, co bylo před nimi, při brzdění se automobily

jakoby „mrskaly“. Automobilu tovární značky BMW v odstavném pruhu si všiml až v okamžiku, kdy se vrátil od havarovaných automobilů. Doba brzdění automobilu tovární značky Audi mohla být cca 10 sekund.

V hlavním líčení svědek T■■■■ Č■■■ potvrdil svou předchozí výpověď z přípravného řízení, doplnil, že vozovka tehdy namrzlá nebyla, mohla být zvlhlá. Jaká byla tehdy přesně teplota, neví. Pokud na policii uváděl, že bylo „uklouzáno“, tak však nikoli z důvodu námrazy. Střet vozidel Audi a Octavia viděl. Následně viděl vozidla, co brzdila intenzivně a buď se snažila doleva, anebo je brzdný účinek vytlačil. Sám zastavil na krajnici. Vybavuje si, že u krajnice stálo vozidlo BMW. Domnívá se, že vozidlo Audi nejelo o moc rychleji než Octavia, jejich rychlost však nedokáže odhadnout. Brzdová světla vnímal sekundu nebo dvě. Rovněž podrobně popsal vyprošťovací práce u vozidla Octavia poškozeného W■■■■ Kdo byl řidičem BMW, tehdy nevěděl.

Svědce Ing. E■■■ Č■■■ v přípravném řízení uvedla, že jela jako spolujezdkyně ve vozidle se svým manželem T■■■■ Č■■■. V okamžiku nehody byla jízda po D10 plynulá, žádný z automobilů, které byly následně u nehody, během jízdy nevnímala. Sami většinou jeli v pravém jízdním pruhu, provoz na dálnici byl asi na střední úrovni. Manžel náhle řekl, že „se něco děje“, pustil výstražná světla a zajel doprava, téměř do pole a po zastavení telefonoval ihned na linku 155. Vlevo před sebou pak viděla dvě světlá, asi stříbřitá vozidla. Pak k nim přišel řidič jednoho z uvedených vozidel, byl asi v šoku, protože říkal, že za nic nemůže. Půjčila mu telefon, aby se spojil se svojí přítelkyní. Pak stále přecházel mezi jejich automobilem a havarovanými vozidly.

V hlavním líčení svědkyně Ing. E■■■ Č■■■ doplnila, že řidič jednoho z havarovaných vozidel, který byl v šoku a se kterým komunikovala, tak byl řidičem vozidla v pořadí třetího, které se střetlo. Tento byl v šoku, byl pomatený, měl třes. Svědkyně doplnila, že manželovo služební auto bylo vybaveno signalizací námrazy, ale nevybavuje si, že by tato signalizace byla v kritickou dobu spuštěna. Manžel se nijak nezmiňoval o tom, že by to na povrchu silnice klouzalo, ona se pohybovala pouze tak ve vzdálenosti jednoho metru kolem auta. Snažila se hlavně uklidnit muže z třetího vozu a nechtěla, aby se děti koukaly na místo nehody. Podle ní tehdy teplota byla nad nulou, sníh tam neležel, na prosinec bylo vcelku teplé počasí.

Svědce MUDr. R■■■■ B■■■■ v přípravném řízení uvedl, že až do inkriminovaného střetu vozidel při jízdě po dálnici D10 nezaregistroval žádnou mimořádnou událost. Provoz byl standardní, udržoval rychlost okolo 130 km/hod., možná méně, protože ve vozidle s nimi jely děti. Během jízdy postřehl v dálce před sebou blikající světla vozidel, až po přiblížení zjistil, že se jedná o dopravní nehodu. Zastavil v odstavném pruhu na pravé straně za automobilem tovární značky Škoda Octavia. Všiml si havarovaných automobilů tovární značky Škoda Octavia a Audi. Automobil tovární značky Škoda Octavia bylo třeba odtlačit od svodidel, kladivem

pak rozbili okno u řidiče, aby se mohli dostat do kabiny. Jako k prvnímu se dostali k řidiči, který byl zjevně v šoku, chvílemi nadával a ptal se, co se děje a poměrně značně krvácel. Někdo pak křičel, že je vzadu dítě, rozbili proto i okno za řidičem, pak zjistili, že vedle dítěte byla i jeho matka. Dítě, byl to cca 8 měsíční chlapec, z vozidla vyndal, snažil se mu nahmatat puls, ale bylo zjevné, že mu už promodrávají rty, dítě pak předal pracovníkům ZZS. Snažil se pak poskytovat pomoc řidiči, měl obavy, že má zraněnou páteř, na místě již byli záchranáři, podílel se poté i na ožívování dítěte, kterému dával srdeční masáž. Kromě automobilů tovární značky Škoda Octavia a BMW byla na místě ještě jedno nebo dvě havarovaná vozidla.

V hlavním líčení svědek MUDr. R. [REDAKCE] B. [REDAKCE] potvrdil svou předchozí výpověď z přípravného řízení. Uvedl, že tehdy neviděl havárii vozidel. Viděl pouze blikající vozidlo a následně více vozidel, až při přijetí blíže zjistil, že se jedná o nehodu. Opětovně podrobně popsal záchranné práce ve vztahu k osádce vozidla Octavia. Pokud jde o dítě ve vozidle Škoda Octavia poškozeného W. [REDAKCE], tak svědek uvedl, že dítě bylo v sedačce připevněno popruhy a právě proto je museli přeříznout, aby dítě vyprostili. Pokud jde o počasí, tak svědek uvedl, že teplota byla nad nulou, ve vozidle má umístěno zařízení na signalizaci pro tvorbu ledovky. Během jízdy nic takové signalizace nehlásila.

Svědce M. [REDAKCE] B. [REDAKCE] v přípravném řízení potvrdila, že společně s manželem a čtyřmi dětmi jela vozidlem tovární značky VW Multivan. Viditelnost byla dobrá, povrch vozovky byl suchý, snad vyjma místa, kde došlo k nehodě, které bylo ve stínu, jeli rychlostí do 130 km/hod. Samotnou nehodu neviděla, na místě registrovala stříbrný automobil tovární značky Audi, před ním automobil tovární značky Škoda Octavia, který byl jako „harmonika“. Před nimi na pravé straně stál osobní automobil tovární značky BMW. Zastavili na pravé krajnici a s manželem běželi k místu nehody. Dále popsala situaci na místě po nehodě, vyprošťování osob z havarovaného automobilu Škoda Octavia a poskytování první a následně lékařské pomoci. Střet vozidel je nijak neohrozil, viděli jej poměrně z velké dálky. Svědkyně dále uvedla, že si všimla, že se v místech nehody má nacházet zledovatělá vozovka. Tohoto si všimla, když byla v sanitce a pozorovala okolí, byla to velká plocha a lesklo se to. Když vystoupili z jejich auta, tak to podle ní klouzalo. Jejich auto však při zastavování nijak neklouzalo.

V hlavním líčení svědkyně M. [REDAKCE] B. [REDAKCE] podrobně popsala její pomoc i jejího manžela při vyprošťování a ošetřování zraněných, popsala i práci záchranářů a její součinnost v tomto směru. Dále se svědkyně vyjádřila k možné námraze na silnici v kritickou dobu a uvedla, že podle ní v prostoru mezi dvěma remízky, tj. úsek 200 nebo 300 metrů, by to mohlo být namrzlé, to usuzovala z toho, že se to tam lesklo. Potvrdila, že na místě neviděla nikoho, že by klouzal, případně upadl v důsledku kluzké vozovky. Vrtalo jí hlavou, proč ten úsek byl lesklý. Když přijížděli k nehodě, tak měla pocit (avšak tento pocit její manžel nesdílel), že by vozovka mohla

být lehce namrzlá. Potvrdila, že skutečně se to tam podle jejího názoru lesklo, ale jestli to byla námraza, případně to bylo z něčeho jiného, neví.

Svědék Č [REDACTED] V [REDACTED] v přípravném řízení uvedl, že po dálnici D10 řídil svůj automobil tovární značky VW Golf rychlostí do 130 km/hod. Jeli převážně v pravém jízdním pruhu, v jednom okamžiku před nehodou postřehl, že je nějaké vozidlo rychle předjíždělo. Dokonce se na ně zezadu natlačilo, takže mu raději hned uhnul. Značku vozidla nepostřehl. Nedlouho poté asi 100 až 150 metrů před vozidlem viděl, že u levých svodidel k něčemu došlo, vozidla jakoby vybočovala z levého pruhu. Krátce poté přijelo další vozidlo a došlo jakoby k „výbuchu“ a něco létalo vzduchem. Brzdová světla vůbec neregistroval, možná pouze problikla, v tomto okamžiku se dostal na úroveň místa, kde k nehodě došlo. Podle jeho názoru řidiči neměli čas na brzdění. Své vozidlo zastavil u pravé krajnice. Bylo patrné, že se provoz zastavil v obou směrech, vyběhl z vozidla k místu nehody. Předtím ještě zatelefonoval na tísňovou linku 158. S ostatními přítomnými lidmi se snažil pomáhat, popsal průběh vyprošťování poškozených a následné poskytování zdravotnické pomoci. Za místem nehody na pravé krajnici stál automobil tovární značky BMW, který měl poškozený zadní nárazník. Vznik nehodového děje zapříčinila patrně kolize mezi havarovaným automobilem tovární značky Škoda Octavia a před ním jedoucím vozidlem.

V hlavním líčení svědek Č [REDACTED] V [REDACTED] podrobně popsal záchranné práce na místě nehody, upřesnil, že na místě byla tři havarovaná vozidla, první BMW combi, druhé Škoda Octavia (naprosto zdemolované), a třetí bylo vozidlo Audi. Řidič Audi vystoupil tehdy sám z vozidla, byl otřesený. Kdo z přítomných byl řidičem BMW, neví. Neslyšel nikoho se bavit o tom, jak došlo k nehodě. Pokud jde o počasí, bylo chladno, trochu mlha, ve vozidle má signalizaci, kdy při čtyřech stupních nad nulou a níže se ozve zvuková signalizace upozorňující na možnou námrazu, v tu dobu však signalizace nebyla aktivní. Když zastavil, tak v žádném případě mu nohy nepodkluzovaly, ani při brzdění necítil, že by to klouzalo.

Svědce Z [REDACTED] V [REDACTED] v přípravném řízení uvedla, že po dálnici D10 jeli rychlostí okolo 130 km/hod., jeli v pravém jízdním pruhu, vozidla před sebou ani příliš nepředjížděli. Někde v okolí Benátek nad Jizerou manžel zrychlil, což jí odůvodnil tím, že se na něho zezadu někdo „tlačí“. Automobil je pak rychle předjel a opět jízdu zvolnili. Krátce poté, asi okolo 150 metrů před nimi zaregistrovala v levém jízdním pruhu zvláštní pohyb vozidel, brzdová světla neviděla. Jednalo se o dva osobní automobily, do kterých narazil třetí. Byla na tato vozidla soustředěna, takže další okolnosti příliš nevnímala. Zastavili na pravém okraji a manžel telefonoval na tísňovou linku. Posádka v havarovaném automobilu byla zavalena věcmi, ostatní se je snažili vyprostit, pak někdo křičel, že je tam dítě a všichni se snažili otevřít zadní dveře a vyprostit ho. Dále popsala situaci na místě po příjezdu ZZS.

V hlavním líčení svědkyně Z [REDAKCE] V [REDAKCE] doplnila, že počasí tehdy bylo dobré, na silnici žádný problém nebyl, námraza nebyla, říkali si tehdy, že je ideální počasí na výlet.

Svěděk P [REDAKCE] Z [REDAKCE] v přípravném řízení uvedl, že inkriminovaného dne jel s odtahovým vozidlem po dálnici D10, počasí bylo slušné, nepršelo, nesněžilo, ztížené podmínky provozu nebyly. Během jízdy před sebou v pravém jízdním pruhu registroval asi pět až šest automobilů, kolik vozidel bylo v levém, nedokázal uvést. Pak uviděl v levém jízdním pruhu „oblak“ a něco začalo létat ve vzduchu. Začal brzdit, byť situací před sebou přímo ohrožen nebyl. Šel k místu nehody, viděl uprostřed osobní automobil tovární značky Škoda Octavia stříbrné barvy, za ním byl patrně osobní automobil téže značky, asi šedé barvy. Vepředu, v odstavném pruhu, stál osobní automobil tovární značky BMW, šedé barvy. V osobním automobilu tovární značky Škoda Octavia byl zakrvácený řidič a slyšel pláč dítěte. S pomocí navijáku na svém vozidle pak odtáhli automobil od svodidel, aby bylo možno se do něho dostat, další lidé se snažili posádku z automobilu vyprostit. Ve vozidle byla žena, která stále křičela, aby zachránili dítě. Dítě slyšel ještě chvíli plakat, staral se o ně nějaký muž, který říkal, že je lékař, ale po chvílce dítě plakat přestalo. Vozovka namrzlá nebyla, poslední ze tří vozidel stálo asi 2 metry za prostředním, mělo rozbitou masku a světla.

V hlavním líčení svědek P [REDAKCE] Z [REDAKCE] doplnil, že si již na počasí moc nepamatuje, ale má dojem, že bylo sucho, nohy mu nijak nepodkluzovaly. Podrobně popsal vyprošťovací práce u vozidla Škoda Octavia. Nezaznamenal na místě nehody, že by někdo říkal, jak k nehodě došlo. Pokud na místě zastavoval, tak nebrzdil nějak intenzivně, ale neměl pocit, že by to klouzalo. Ve vozidle má zařízení na signalizaci námrazy – v tom případě svítí vložka, ale nepamatuje si, že by tehdy svítila.

Svěděk Ing. A [REDAKCE] J [REDAKCE] v přípravném řízení uvedl, že 28.12.2016 jel po dálnici D10 s manželkou a třemi nezletilými dětmi do Liberce. Během jízdy vozidlo signalizovalo problém s diagnostikou, ale chovalo se zcela normálně, takže pokračoval v jízdě dál, při jízdě pouze pociťoval, že vozidlo nemá výkon, který by mělo mít. Vozidlo řídil rychlostí okolo 120 km/hod., povrch vozovky byl suchý, jízda probíhala bez dalších komplikací. Snad někde okolo 20. km dálnice D10 přešel do levého jízdního pruhu a předjížděl pomaleji jedoucí nákladní automobil. Asi v polovině předjížděcího manévru za sebou ve zpětném zrcátku zaregistroval rychle se přibližující automobil, který jel rychlostí minimálně 160 km/hod. V okamžiku, kdy se přiblížilo, ho začalo problikávat dálkovými světly. Jednalo se o automobil tovární značky BMW, světlé barvy, v registrační značce bylo 6C6. Řidič jel ve vozidle sám, kromě „problikávání“ na něho začal ještě troubit. Připustil, že s ohledem na snížený výkon předjetí nákladního automobilu trvalo déle, než je obvyklé. Z chování řidiče automobilu tovární značky BMW začal mít obavy, zejména když ve vozidle vezl tři nezletilé děti. Pokud možno co nejrychleji se proto zařadil před předjížděný nákladní automobil, měl obavy, zda by ho zmíněný „rychlý“ řidič nechtěl nějak omezovat v jízdě a „vybrzdňovat“. Po přejetí řidič automobilu tovární značky BMW neprodleně

opět zvýšil rychlost na 160 km/hod. Po několika málo minutách začaly vozidla na dálnici zpomalovat až do úplného zastavení, přičemž zachytil zprávu, že na dálnici došlo k dopravní nehodě. Ihned ho napadlo, že na dopravní nehodě mohl mít podíl zmíněný agresivní řidič.

Svědék Ing. A. J. v hlavním líčení potvrdil svou výpověď z přípravného řízení, doplnil, že když byl vozidlem probíkáván a bylo na něho troubeno a bylo mu tak naznačováno, že by měl uhnout, ale on rychle jet nemohl vzhledem k malému výkonu motoru, tak se snažil dojet místo, kde by mohl odbočit do pravého jízdního pruhu. Vzhledem k tomu, že tušil, že by mohl být konfrontován ještě dalším způsobem, např. vybrzdováním, apod., tak se zařadil do mezery mezi dvěma kamiony, aby se řidič BMW nemohl zařadit před něj. Postřehl, že proběhla gestikulace ze strany řidiče BMW formou zdviženého prostředníku. Během dalších několika minut se celá dálnice začala zpomalovat a nakonec zastavili v koloně. V hlavním líčení už svědek nebyl schopen si vybavit, co to bylo za typ vozidla, pouze ví, že barva byla stříbrná. Ví, že policii sděloval registrační značku toho vozidla. V kritickou dobu bylo zataženo, nepršelo, nevzpomíná si, že by byla námraza. Jeho vozidlo je vybaveno signalizací námrazy a nepamatuje si, že by v tu dobu tato námraza byla signalizována tímto zařízením. Svědek doplnil, že pokud ho vozidlo dojelo, tak to bylo velmi rychle a cítil v tom agresi.

Svědce J. Š. v přípravném řízení uvedla, že po dálnici D10 jezdí pravidelně každý den, v době před Mikulášem 2016 vezla v ranních hodinách děti do školy, kde měly nějakou akci. Jela v levém jízdním pruhu, aby uvolnila pruh pro nájezd vozidel z přivaděče z průmyslové zóny v Mladé Boleslavi, před ní byl automobil tovární značky BMW combi, stříbrné barvy, v registrační značce s písmenem C. Vozidlo řídila rychlostí mezi 80 – 90 km/hod., rychleji se v daném úseku jet nedá. Automobil tovární značky BMW jel před ní cca 20 metrů. V této době dodávka jedoucí vpravo před ní najela k dělicí čáře (nepřejela ji), aby udělala místo najíždějícímu kamionu, pak se vrátila doprostřed svého jízdního pruhu. Řidič automobilu tovární značky BMW reagoval tak, že bokem dojel k dodávce, která byla těsně u pravých svodidel, takhle pak jeli rychlostí do 100 km/hod. po poměrně dlouhý úsek. Dodávka stále uhýbala vpravo, sama je v levém jízdním pruhu předjela rychlostí okolo 120 km/hod. Nedlouho poté jí zmíněný automobil tovární značky BMW z pravého jízdního pruhu udělal do levého jízdního pruhu velmi těsnou „myšku“ a hned začal intenzivně brzdit, instinktivně začala prudce brzdit až téměř do úplného zastavení. Pak se automobil znovu rozjel a tento „manévr“ zopakoval ještě třikrát. Naposledy před ní vozidlo úplně zastavilo a jí se podařilo strhnout řízení vpravo za projíždějící autobus, v tomto případě by úplně zabrzdit již nestačila. Na řidiče automobilu blikala a troubila, aby si své jednání uvědomil, ale nijak nereagoval. Za jejím vozidlem žádný automobil nejel, takže k ohrožení dalších vozidel nedošlo.

V hlavním líčení svědkyně J. Š. uvedla, že zmiňované ohrožení vozidlem BMW bylo někdy v prosinci těsně před Mikulášem. Z registrační značky

vozidla si tehdy zapamatovala pouze písmeno C a toto sdělovala policii. Podle ní se jednalo o stříbrné vozidlo combi. Řidiče vozidla by nepoznala, není schopna říci, zda se jednalo o muže či o ženu. Tehdy viděla pouze obrys řidiče. Jestli seděl někdo vedle, neví.

Svědčyně J. P., bývalá přítelkyně obžalovaného, jejíž výpověď z přípravného řízení byla v hlavním líčení přečtena ve smyslu § 211 odst. 2 písm. a) tr. řádu, uvedla, že v letech 2006 až 2008 žila s obžalovaným ve společné domácnosti. V této době obžalovaný s největší pravděpodobností neplatil povinné ručení za své automobily, svá vozidla řídil riskantně, dostávali se do situací, které hrozily dopravní nehodou nebo vysokou pokutou, po dálnici jezdil i rychlostí přes 200 km/hod., často další řidiče tzv. „problíkával“. Ve dvou případech byla svědkem toho, že někoho „vybrzdil“. V podstatě se s obžalovaným bála jezdit, Stalo se, že projížděl křižovátku na červenou. Podle jejího názoru měl obžalovaný trvalé bydliště na MÚ v Blatně kvůli exekucím.

Svědka R. K. vydal policii záznamy pořízené z kabiny jeho nákladního vozidla Mercedes Benz, RZ. Jedná se o videozáznam učiněný při jízdě ve směru z Lysé nad Labem do Mladé Boleslavi. Zde je zachycen jízdní manévř obžalovaného při podjíždění vozidla Škoda Octavia do pravého jízdního pruhu a vrácení se vozidla BMW do levého jízdního pruhu. Tento videozáznam koresponduje se samotnou výpovědí svědka R. K. a rovněž tyto záběry z kamery svědka byly jedním z podkladových materiálů pro vyhotovení znaleckého posudku Vysokého učení technického v Brně, Ústavu soudního inženýrství.

Na CD nosiči je zaznamenána komunikace svědků Č. V., M. D. R. K. a anonymní osoby s operátorem tísňové linky. Současně byl proveden i úřední záznam o přepisu této komunikace. Z úředního záznamu na čl. 244 je patrné, že i na inkriminovaném úseku dálnice D10 nejsou instalované kamery Ředitelství silnic a dálnic.

Z protokolu o nehodě v silničním provozu a jeho příloh vyplývá situace na místě střetu vozidel, je zřejmé postavení jednotlivých vozidel, rozsah jejich poškození, je podchyceno i zranění osob. Z tohoto protokolu vyplývá, že šíře jízdních pruhu činí 3,9 metrů. U středových svodidel je travnatý pruh o šířce 1,3 metrů a 0,4 metrů široká zpevněná krajnice, na pravý jízdní pruh navazuje zpevněná krajnice o šíři 2,2 metrů. V době ohledání je denní světlo, polojasno, mokro, teplota 5°C, námraza konstatována není. Je zde dokumentována dětská autosedačka poškozeného nezletilého Š. W.

Z protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem vyplývá, že u poškozeného P. W. nebyly zjištěny žádné známky ovlivnění alkoholem (koncentrace alkoholu 0,0 g/kg).

V přípravném řízení byl k posouzení dopravní nehody vyžádán znalecký posudek z oboru silniční dopravy Vysokého učení technického v Brně, Ústavu soudního inženýrství. V závěrech znaleckého posudku – analýze technicky přijatelného průběhu nehodového děje, je konstatováno, že odpovídá záznamu palubní kamery svědka K [REDAKCE], zanechaným stopám, poškozením a konečným polohám vozidel. Z této analýzy (str. 61 – 70 znaleckého posudku) vyplývá, že automobil tovární značky Audi narazil do stojícího vozidla tovární značky Octavia, která zastavilo za vozidlem tovární značky BMW. V době střetu, cca 1,2 sekundy po zastavení vozidel tovární značky BMW a Octavia, byla tato vozidla stále brzděna. Rychlost vozidla tovární značky Audi byla v okamžiku střetu 105 km/hod. V případě, že by vozidlo tovární značky BMW nebylo v okamžiku střetu brzděné, došlo by k mírnému snížení velikosti celkové deformace vozidla Octavia vlivem sekundárního nárazu do vozidla tovární značky BMW a dalších rázů mezi vozidly tovární značky Audi a Octavia. Z vozidel jedoucích za vozidly tovární značky BMW a Octavia se jako první vyhnulo vpravo užitkové vozidlo tovární značky Mercedes, které nebylo brzděno plným dosažitelným brzdným zpomalením. Jako druhé se vyhýbalo vlevo na travnatý pás u středových svodidel vozidlo tovární značky Renault, které přestalo brzdit po vjezdu na travnatý pás. Jako třetí se vyhýbalo vlevo vozidlo tovární značky Octavia III, které rovněž přestalo brzdit po vjezdu na travnatý pás, nicméně smyku jeho řidič nedokázal zabránit a došlo ke kontaktu levé zadní části vozidla se středovými svodidly. Za vozidlem tovární značky Octavia III jelo vozidlo tovární značky Audi, které bylo brzděno, narazilo do stojícího vozidla tovární značky Octavia. Při střetu došlo k podjetí vozidla tovární značky Audi pod vozidlo tovární značky Octavia, které bylo nadzdvihnuto v zadní části a v důsledku toho došlo i k tomu, že při nárazu do stojícího vozidla tovární značky BMW podjelo pod jeho zadní část. Předstřetový pohyb vozidel byl analyzován od času 18,3 sekundy před střetem, což je okamžik, kdy vozidlo tovární značky BMW přejíždělo středovou čáru doprava při předjíždění vozidla tovární značky Octavia. Vozidlo tovární značky BMW předjelo vozidlo tovární značky Octavia zprava, přičemž při zařazování se zpět do levého jízdního pruhu bylo intenzivně brzděno, a to až na rychlost mírně nižší, než byla rychlost vozidla tovární značky Octavia, které právě předjel. Při zařazení vozidla tovární značky BMW před vozidlo tovární značky Octavia byla vzdálenost mezi vozidly do cca 6 metrů, tedy výrazně nižší, než byla za daných podmínek bezpečná. Vozidla tovární značky BMW a Octavia pokračovala přibližně rovnoměrnou rychlostí po dobu cca 6,2 sekundy, přičemž se pohybovala přibližně na úrovni nákladního vozidla Iveco. Poté začal řidič vozidla tovární značky BMW nejprve mírně a po krátkém odbrzdění intenzivně brzdit až do úplného zastavení 1,2 sekundy před střetem. Ve spolupráci s konzultantem z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství bylo uzavřeno, že i v případě výrazně nižší rychlosti (cca 70 km/hod.) by došlo k obdobným zraněním poškozených Š [REDAKCE] W [REDAKCE] P [REDAKCE] W [REDAKCE] a B [REDAKCE] F [REDAKCE] (konzultační zpráva příloha č. 12). Téměř všechny výpovědi lze hodnotit jako technicky přijatelné. Z dostupných meteorologických dat lze určit, že vznik náledí na vozovce v inkriminované době je technicky nepřijatelný. Za technicky nepřijatelnou je třeba označit výpověď řidiče vozidla tovární značky BMW, že při

zařazování před vozidlo tovární značky Octavia toto zrychlovalo. Vozidlo tovární značky BMW naopak při zařazování do levého jízdního pruhu před vozidlo tovární značky Octavia zpomalilo na rychlost stejnou nebo mírně nižší, než jakou se pohybovalo vozidlo tovární značky Octavia. Řidič vozidla tovární značky Audi neměl možnost střetu zabránit brzděním, ani při dodržení bezpečné podélné vzdálenosti za vozidlem tovární značky Octavia III. V případě dodržení bezpečné podélné vzdálenosti by do vozidla tovární značky Octavia narazil rychlostí 89 km/hod. V případě pokusu o vyhnutí by došlo ke kontaktu jeho vozidla se svodidly na levé straně popřípadě tahačem na pravé straně. Na vozidle tovární značky Audi vznikla škoda ve výši 84.000,- Kč, na vozidle tovární značky Octavia škoda ve výši 90.000,- Kč, na vozidle tovární značky ve výši 92.000,- Kč a na vozidle tovární značky Octavia III 14.500,- Kč.

V hlavním líčení zpracovatelé znaleckého posudku Ing. Michal Křížák a doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D., stvrdili závěry znaleckého posudku jejich ústavu s tím, že v posudku na straně 91 v odpovědi na otázku č. 4 reagovali na typografickou chybu, kdy ve čtvrtém řádku je uvedeno, že do stojícího vozidla Octavia narazil v rychlosti 89 km/hod., správně má být 71 km/hod. Tento správný údaj je následně uveden všude v posudkové části. Na závěrech znaleckého posudku to nic nemění. Znalecký ústav prostřednictvím zmíněných zpracovatelů reagoval i na dodatečně zaslané otázky soudem, které vyplývaly z návrhů obhajoby na doplnění posudku při seznámení se spisem. Na dotaz obhajoby, kolik osob bylo ohroženo jednáním obžalovaného, zpracovatelé správně uvedli, že se jedná o posouzení právní, nikoliv znalecké, nicméně pokud se jedná o vozidla, která havarovala, případně o řidiče, kteří museli provádět náhlý vyhýbací manévr, tak se jednalo celkem o devět osob. Na dodatečné dotazy zpracovatelé reagovali tak, že již v jejich základním posudku jsou odpovědi na tyto otázky, nicméně se znovu vyjádřili k otázce, proč vznik náledí na vozovce v době dopravní nehody byl technicky nepřijatelný. Uvedli, že toto je řešeno v kapitole 2.4 znaleckého posudku, kdy na straně 39 je uvedeno, že teploty v okolí a na okolních stanicích kolem místa nehody se pohybovaly v rozmezí 4,2 až 4,5°C, tzn. výrazně nad nulou a i z historických dat bylo zjištěno, že ani na jedné ze stanic v předchozích dnech neklesly teploty pod bod mrazu, takže „nebyla podchlazená, pravděpodobně byla chemicky ošetřena“. Na místě dopravní nehody se nenacházel ani žádný mostek, kde by mohla vzniknout lokální námraza. Místo se ani nenacházelo v údolí, kam by mohl klesat studený vzduch a nějaké lokální místo vymrazit. Na výpověď svědkyně B. [REDAKCE] z přípravného řízení reagovali již v samotném posudku, že po dopravní nehodě se na místě nacházelo obrovské množství rozlitých provozních kapalin z vozidel, vč. různých olejů, apod. Z obrázků č. 4 až 7 na straně 40 znaleckého posudku v oblasti zasypané absorpčními přípravky od hasičů jsou vidět olejové stopy na vozovce, a to i na místech, kde to není vysypané, je to vyznačené žlutými elipsami. Stejně tak je vidět duhové zbarvení vozovky kolem dětské sedačky na obrázku č. 6. Ve spojení s tímto by to mohlo působit dojmem námrazy. Jedna věc, která je podstatná, proč tam to náledí nemohlo být, je zpomalení vozidla Octavia III, které zjistili z videa, kdy vyšlo 10 m/s². Takovýto zpomalení nelze dosáhnout na ledu.

Moderní vozidla na vodě těchto zpomalení běžně dosahují, na suchu i větších. Další dodatečnou otázkou bylo to, že na některých snímcích, které byly analyzovány, byly mínusové hodnoty. Metodika je řešena v kapitole 2.6 a zejména v kapitole 2.6.2 na straně 48 je provedena analýza možnosti kontaktu mezi vozidly BMW a Octavia před zabrzděním vozidel. Metoda pro vyhodnocení videa má nějakou přesnost. Ta znalcům vyšla 3 až 4%, což je přesnost velmi vysoká. Snímky jsou soubor dat, který museli statisticky vyhodnotit. Bylo potřeba odměřit velikosti ze snímků a tři snímky, které vyšly záporně, tak lze říct, že v tom souboru je více jak 50 snímků, tak je to statisticky nevýznamné. Další dodatečný dotaz byl na provedení přesné specifikace těchto snímků. S ohledem na to, co bylo již řečeno výše, je to podle znalců zbytečné. K odměřování zpracovatel posudku uvedl, že aby se vyhnuli ovlivnění, tak vyhodnocení videa zadal kolegovi, který nevěděl, o čem je řeč, měl jen odměřit hodnoty, nevěděl výsledky, ke kterým to právě vedlo. Další dotaz směřoval ke specifikaci, od kdy začalo brzdit vozidlo Škoda Octavia, jakým způsobem a jakou intenzitou, jaký to mělo vliv na snižování rychlosti a od kterého momentu byla zapnuta brzdová světla vozidla Škoda Octavia. Celá analýza je provedena v kapitole 2.8.3 a následně v příloze č. 6, konkrétně na čl. 6 – 8. Z té je patrné, že vozidlo Octavia začalo brzdit v době, kdy začalo intensivně brzdit vozidlo BMW, tzn. 0,7 sekund po prvním zabrzdění vozidla BMW. Brzdné zpomalení u Octavia bylo uvažováno $5,9 \text{ m/s}^2$, je to v příloze č. 6 na straně 41 v protokolu simulace. Co se týče rozsvícení brzdových světel, to z videa nebylo možno určit. Dalším dotazem bylo, kdy došlo u BMW k rozsvícení varovných světel. Tak z celého záznamu, kdy je BMW vidět na kameře, tak není patrné, že by k rozsvícení varovných světel došlo. Dalším dotazem bylo to, pokud by Audi dodrželo bezpečnou vzdálenost mezi vozidly a jestli se mohlo vyhnout nárazu do vozidla Škoda Octavia, tak k tomuto zpracovatel uvedl, že je to řešeno v kapitole 2.9.2 na straně 73. Vozidlo Audi se doprava vyhnout nemohlo, protože v kritickou dobu tam mělo tahač s návěsem. K vyhýbání jedním obloukem zpracovatel doplnil, že není zcela technickou otázkou, jestli je možné po řidiči takový manévry vůbec požadovat, tj. najet někam do svodidel. Další dotaz, pokud by vozidlo Škoda Octavia jelo po svém předjetí od vozidla BMW, chtělo docílit bezpečné vzdálenosti, zda by to bylo možné a jakým způsobem. Toto je řešeno v kapitole 2.9.1 na straně 72, kde Octavia by mohla bezpečný odstup vytvořit, pokud by během celé té doby zpomalovala se zpomalováním necelých 1 m/s^2 , snížilo by rychlost na 87 km/hod. , a tím pádem by výrazně klesla bezpečná vzdálenost, na jaké by se muselo nacházet a došlo by k jejímu vytvoření za předpokladu, že by se BMW pohybovalo rychlostí, na kterou zpomalilo po předjetí Octavie. Zpracovatel doplnil, že když nějaké vozidlo předjíždí, tak z podstaty věci musí jet rychleji než vozidlo předjížděné. Pokud by BMW pokračovalo rychlostí, kterou předjíždělo, tak k vytvoření bezpečného odstupů dojde prakticky okamžitě. V posudku je uvedeno, že při rychlosti BMW 132 km/hod. a Octavia 105 km/hod. je vypočtená bezpečná podélná vzdálenost víceméně nulová. Pokud by BMW zpomalilo i na stále vyšší rychlost než Octavia, tak by se vzdalovalo a tím pádem by k vytvoření bezpečného odstupů došlo bez jakékoliv nutného zásahu řidiče Octavia. Není otázkou technického posouzení, jak rychle nebo jakým manévrem by si měl řidič vozidla Octavia bezpečný odstup vytvořit, nebo zda

vůbec mohl předpokládat, že vozidlo, které ho předjede, zpomalí na rychlost nižší, než se pohybuje sám. Kdyby došlo k zařazení vozidla BMW před Octavii v poměrně krátké vzdálenosti, tak už jenom tímto výrazně klesne aerodynamický odpor, který na vozidlo Octavia působil, takže i bez jakéhokoliv přičinění řidiče vozidla Octavia toto mohlo začít zrychlovat samovolně a přibližovat se k vozidlu BMW jenom tím, že se před něj vozidlo BMW zařadilo. Dalším dotazem bylo zodpovědět, zda na základě poznatků o způsobu jízdy vozidel je technicky přijatelné, aby vozidlo Octavia při dopravní nehodě bylo v takovém kontaktu s vozidlem BMW, že by vozidlo tlačilo před sebou, a pokud by k takovému kontaktu mělo dojít, tak deformace z takového kontaktu by se překryly nárazem dalším, ke kterému došlo. Podle zpracovatele z videa zavlhnutí vozidel nebo nějaký náznak, že by ke kontaktu došlo, patrný nebyl. Naproti tomu ve videu byl patrný malý kontakt mezi Octavii III a Renaultu, jeho nadzvednutí, nadskočení. Znalci tedy konstatují, že k tomuto kontaktu nejspíše nedošlo. Poslední otázkou bylo vyjádřit se, jaký vliv na způsobené následky dopravní nehody měl u požití autosedačky zvolený způsob připoutání novorozence. K tomuto zpracovatel posudku uvedl, že to je spíše otázka na soudního lékaře, nicméně z odpovědí, které získali i ohledně nižší nárazové rychlosti, tak je jasné, že by stejně pravděpodobně nedokázali moc jednoznačně říct, jestli by to vůbec mělo nějaký vliv. Sedačka je homologovaná, má návod k použití. Znalci nemají podklady k tomu, že by tato sedačka měla být připoutána špatně. Navíc zpracovatel doplnil, že si nedokáže představit rodiče, který by si dobrovolně dítě špatně do sedačky uložil. Nelze říci, zda řidič vozidla Audi by se vyhnul obloukem, protože téměř určitě by narazil do svodidel, a co by se dělo pak, zda by ho to zpomalilo natolik, že by do vozidel před sebou už nenarazil, nebo jestli by ho to naopak neodrazilo zpět do stojící Octavie, BMW, to jednoznačně nelze určit. S ohledem na kvalitu videozáznamu nelze jednoznačně vyloučit ani potvrdit, zda brzdová světla Octavie svítila. Dále zpracovatelé posudku doplnili, že v okamžiku, kdy se BMW zařadilo před vozidlo Octavia, nelze z ničeho usuzovat, že by Octavia zrychlovala. Z videa je patrné, že se vozidlo Octavia pohybovalo víceméně rovnoměrnou rychlostí. Z jejich analýzy nehodového děje vyšlo, že nedošlo k tlačení vozidla BMW vozidlem Octavia. I kdyby ke kontaktu došlo, tak poškození nejsou zjevná, neboť následný střet byl daleko větší a původní poškození by byla překryta. Všechny podklady, které ústav měl k dispozici, ze všech analýz, které provedli, vyplývá, že ke kontaktům nedošlo. Je však skutečností, že podklady jsou takové, že to nemohou říci se stoprocentní jistotou. Zpracovatelé posudku k otázce „bezpečné vzdálenosti“ uvedli, že česká legislativa – pravidla silničního provozu, toto nijak neřeší na rozdíl od ostatních sousedních států. Tato se řeší až v situaci, kdy dojde k nehodě. Podle zpracovatelů k reakci stačí jedna sekunda, a to je 36 metrů na dálnici, za předpokladu, že vozidla jedou stejnou rychlostí a mají stejné brzdy, aby dosáhla stejného zpomalení. Pokud jde o teplotu vozovky, tak dále bylo doplněno, že na dálnici stále projíždějí vozidla, každé projíždějící vozidlo je výkonné pojízdné topení, hřeje motor, výfuk, povrch silnice bývá teplejší než okolní teplota. Bylo dále poukázáno na to, že řidič vozidla Mercedes Sprinter uvedl, že namrzání nehrozilo, bylo teplo nad nulou. Kdyby bylo namrznuto, tak by dostal hodiny a ani ESP by mu nepomohlo. Tento řidič se vyhnul dvěma oblouky do pravého jízdního pruhu. Kdyby

bylo náledí v tomto místě, tak by tento manévr nemohl skončit tak, jak skončil. Dodávka je velké těžko ovladatelné vozidlo a jízdní manévr zvládlo. Na kluzké vozovce s nižším součinitelem adheze by tento manévr nedopadl tak, jak je zadokumentován na videozáznamu. Na jakou vzdálenost by byl schopen řidič Audi dobrzdit a jaká by byla nárazová rychlost při zachování vzdálenosti 75 metrů, zpracovatelé neřešili, je to hypotetická otázka. Je potřeba si uvědomit, že v nejlepší situaci, jak řešit stojící vozidlo v levém jízdním pruhu, měl řidič Mercedesu Sprinter, ten měl možnost se vyhnout po tělese dálnice, tzn. vpravo, další řidič dodávky Renault už měl možnost časově zkrácenou, proto volil vyhybovací manévr vlevo, což je velmi riskantní mezi stojící vozidla a svodidla, kde není zpevněný povrch, třetí řidič Octavie III měl ještě menší čas a volil vyhybovací manévr vlevo, ale už neměl čas na přípravu, proto také došlo ke kontaktu se svodidly, a řidič Audi to měl nejtěžší, protože to viděl na velmi krátkou časovou možnost, to znamená, že pouze brzdil. Volil tedy nejbezpečnější způsob střetu. Z hlediska bezpečnosti pro řidiče Audi je výrazně lepší narazit do vozidla před sebou čelně, než bokem. Dále zpracovatelé uvedli, že je zcela logické, že se Octavia přibližovala k BMW, protože po zařazení před Octavii je z videa vidět, že BMW brzdí. Technický stav vozidla Škoda Octavia na nehodový děj vliv neměl, protože vozidlo zastavilo. Náraz Audi přišel do zastavených vozidel. BMW nebrzdilo takovou intenzitou, aby vozidlo Octavia nebylo schopné brzdit stejně. Žádný řidič předjížděného vozidla nepředpokládá, že vozidlo před ním začne zpomalovat. Pokud by byla uzákoněna bezpečná vzdálenost, tak ta povinnost dodržovat bezpečnou vzdálenost platí i pro řidiče, který se zařazuje před předjížděné vozidlo. V době, kdy se BMW zařazovalo před Octavii, byla mezi nimi vzdálenost 5 metrů, tzn. délka vozidla. Dále se zpracovatelé vyjádřili k metodě tzv. neuronové sítě. Jedná se o technologii, kterou používá fakulta informačních technologií, a zabývá se rozpoznáváním obrazů. K případnému použití takovéto metody v rámci posudku však zpracovatelé uvedli, že jedna věc je touto metodou analyzovat jeden obraz nebo celé video. Objem je takový, že by bylo neekonomické to takto řešit. Z toho obrovského kvanta zpracovatelé vybrali pouze třetinu snímků, které analyzovali. Použití této metody neuronové sítě by bylo značně časově náročné a nepřineslo by to žádný výrazný posun. Adhezní podmínky vozovky nehrály v této posuzované věci žádnou roli. Tehdy bylo mokro, je zřejmé, že adhezní podmínky byly velmi dobré, protože vozidlo Octavia III bylo schopné zpomalit na 10 m/s^2 . Pro porovnání na ledu by to bylo kolem 4 m/s^2 . Pokud by na vozidle Octavia měla být závada technického charakteru, která má vliv na bezpečnost a provoz vozidla, tak řídicí jednotka to signalizuje výrazným způsobem na palubní desce řidiče.

Ze znaleckého posudku z oboru všeobecného strojírenství, dopravy silniční a městské, ekonomiky, cen a odhadů, vyplývá, že je zřejmé, že na vozidlech, která se přímo zúčastnila střetu (tj. osobní automobil tovární značky BMW [REDAKCE] registrační značky [REDAKCE] osobní automobil tovární značky Škoda Octavia Combi, registrační značky [REDAKCE] a osobního automobilu tovární značky Audi A4, registrační značky [REDAKCE]) nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by odůvodňovaly závěr, že technický stav nebyl úměrný době provozu. U vozidla tovární značky Škoda Octavia

byly pouze zjištěny opotřebené pneumatiky na zadních kolech. Na žádném ze zkoumaných vozidel nebyly zjištěny závady, které by měly vliv na vznik a průběh nehodového děje, tento závěr se vztahuje i na technický stav zadních pneumatik osobního automobilu Škoda Octavia. Poškození zadní části vozidla tovární značky BMW a přední části vozidla tovární značky Škoda Octavia odpovídají podjetí přední části automobilu tovární značky Škoda Octavia pod zadní část vozidla tovární značky BMW. Toto poškození vzniklo nárazem automobilu tovární značky Audi do zadní části vozidla tovární značky Škoda Octavia a nadzdvihnutím jeho zadní části a vržení vpřed. Na zadní části vozidla tovární značky BMW a přední části automobilu tovární značky Škoda Octavia nebyla zjištěna žádná poškození, která by odpovídala výpovědi obžalovaného Kostnera, že do něho automobil tovární značky Škoda Octavia několikrát narazilo a tlačilo před sebou. V hlavním líčení znalec doplnil, že poškození zadní části BMW je takového charakteru, že jakmile došlo k nárazu do vozidla Octavia vozidlem Audi, nadzvedla se zadní část, přední se sklopila a vozidlo prakticky zajíždí pod vozidlo BMW a vzhledem k tomu, že je zamčený zámek víka kufru, tak zámek táhne sebou zadní víko kufru se zadním čelem a deformace budí dojem, že je jiného charakteru a nesouvisí s poškozením spodní části. Technicky nezpůsobilé bylo vozidlo Octavia pouze z důvodu opotřebení pneumatik. Toto by mělo vliv na výrazně mokré vozovce, na sněhu nebo na ledu tam, kde by to prodloužilo brzdovou dráhu a vozidlo by při brzdění, kde by účinek na pravém kole byl o něco vyšší, se mohlo stáčet do smyku, ale začal by fungovat systém ABS. Došlo by k prodloužení brzdové dráhy. Tady vozovka byla mokrá, ale vozidlo Octavia zastavilo za vozidlem BMW. Mohlo by dojít k nepatrnému kontaktu Octavia a BMW nárazníky. Tady byly oba nárazníky zcela zdemolované, takže to nebylo možné posoudit. Samozřejmě tyto stopy by mohly být překryty.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství (pitva a prohlídka těla poškozeného nezletilého Š██████ W██████), je patrný rozsah devastujících zranění nezletilého. Pitvou byl zjištěn krevní výron v mozkové části hlavy a pravém spánkovém svalu, oděrky na nose, bradě a pod ní, zlomeniny klenby a spodiny lební, trhliny tvrdé pleny mozkové, krevní výron pod tvrdou plenu mozkovou a nad tvrdou plenu mozkovou, krevní výron pod mozkovou pavučnicí v zadní části obou hemisfér, poranění a rozmoždění mozku, přehmoždění levého zrakového nervu, zlomeniny žeber a hrudní kosti, pohmoždění plic, trhliny a pohmoždění až rozmoždění sleziny, trhliny stěny žaludku, oděrky horních a dolních končetin. Jako bezprostřední příčina smrti poškozeného nezletilého bylo stanoveno rozmoždění mozku při zlomeninách klenby a spodiny lební.

Z doplňku uvedeného znaleckého posudku vyplývá, že poranění lebky a mozku vzniklo účinkem tupého násilí, které značně velkou intenzitou a relativně větší plochou působilo na oblast čelní a temenní krajiny hlavy poškozeného nezletilého. Prudké smáchnutí hlavy poškozeného nezletilého, který byl upoután v dětské sedačce umístěné proti směru jízdy za sedadlem řidiče, a to účinkem vzad bortícího se opěradla sedadla řidiče po prudkém nárazu jedoucího automobilu do zadní části

vozidla, jak je to patrné ze zjištěných skutečností, může vzniklé zranění vysvětlit. Poranění trupu vzniklo účinkem tupého násilí, působícího velkou silou na hrudní stěnu a horní část přední stěny dutiny břišní poškozeného nezletilého Š[REDAKOVANÉ] W[REDAKOVANÉ]. Prudké smáčknutí hrudníku a přilehlé horní části přední stěny dutiny břišní, bezpečnostními pásy dětské sedačky, je mechanismus, který vznik těchto zranění může vysvětlit. Ostatní úrazové změny mohly mít příčinu např. v účincích bortících se částí interiéru osobního automobilu, resp. dětské sedačky v průběhu nehodového děje. Prudký náraz do zadní části vozidla poškozeného P[REDAKOVANÉ] W[REDAKOVANÉ] může vysvětlit úrazové změny i příčinu smrti poškozeného nezletilého. V hlavním líčení zpracovatel posudku MUDr. Ivan Procházka stvrdil závěry svého posudku i doplněk tohoto posudku. Doplnil, že v obecné rovině lze říci, pakliže by dětská sedačka splnila svůj ochranný účel, tzn. ochránit hlavu a horní část trupu dítěte a vydržela by to, bez ohledu na rychlost, tak je však nutno přihlídnout k druhé věci, a to k ochranným pásům, které tam byly a způsobily velmi závažné poranění v oblasti hrudní a břišní stěny. Dítě bylo vystaveno poranění jako při čelním střetu, tzn. letělo dopředu a zachytný mechanismus pásů, který má jen do určité míry ochrannou funkci by mohl, a nelze to vyloučit při těchto rychlostech, způsobit závažná poranění v hrudní stěně. Tady došlo k pohmoždění plic a trhlině žaludku, což jsou závažná poranění, která by přímo mohla ohrozit život dítěte.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství vyplývá, že poškozená B[REDAKOVANÉ] F[REDAKOVANÉ] utrpěla zlomeniny pánve se zlomeninami ramének stydké kosti vlevo, zlomeninu kloubní plošky pro hlavici stehenní kosti, suspektní zlomeninu křížové kosti a pravého křížokyčelního skloubení s prokrvácením pánevního svalu, zlomeniny příčných výběžků 4. a 5. bederního obratle oboustranně a oděrky a pohmoždění pravé dolní končetiny. Zranění poškozené vzniklo účinkem tupého násilí o velké intenzitě a větší ploše. Lze je dobře vysvětlit mechanismem smáčknutí osoby sedící na zadní sedačce osobního automobilu při nárazu dalšího vozidla do jeho zadní části. I v případě řádného připoutání poškozené by vznikla zranění obdobná těm, která byla diagnostikována. Léčba zranění poškozené potrvá cca 2 až 3 měsíce s následnou rehabilitací. Ze soudnělékařského hlediska je nutno zranění označit za těžkou újmu na zdraví. Poškozený P[REDAKOVANÉ] W[REDAKOVANÉ] utrpěl těžké podvrtnutí krční páteře, zlomeninu nosních kůstek, otřes mozku, tržnou ránu předsíně úst a zhmoždění hrudníku. Zjištěná zranění mohla dobře vzniknout při předmětném střetu vozidel, tedy po prudkém nárazu do zadní části jeho vozidla dalším vozidlem a vržením vozu na před ním stojící kolizní automobil obžalovaného. Zranění poškozeného korespondují s údajem o jeho připoutání a aktivaci airbagů. Zjištěná zranění způsobila omezení v obvyklém způsobu života po sice mnoho týdnů, nikoliv však podstatným způsobem, aby byl odkázán na pomoc další osoby. Poškozený M[REDAKOVANÉ] A[REDAKOVANÉ] pak utrpěl zhmoždění hrudníku a podvrtnutí krční páteře lehkého stupně. Tato zranění svědčí pro náraz připoutaného řidiče s následnou aktivací airbagu při nárazu do před ním náhle se nacházející překážky. Utrpěné zranění poškozeného omezovalo v obvyklém způsobu života po dobu delší jednoho týdne a ze soudně-lékařského hlediska tak naplňuje kritéria ublížení na zdraví. Zpracovatel posudku MUDr. Miloš

Sokol stvrdil závěry svého posudku podaného v přípravném řízení, a doplnil k charakteru poranění poškozené F██████ že došlo u ní k poranění příčných výběžků předposledního a posledního bederního obratle a k poranění pánve více na levé straně a pohmoždění dolní končetiny, tak to násilí znamená, že došlo ke smáčknutí dolní části zad a pánve.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a psychologie vyplývá, poškozená B██████ F██████ byla schopna vnímat prožitou událost, správně si ji zapamatovat a následně reprodukovat. Poškozená netrpí a ani netrpěla duševní chorobou ve vlastním slova smyslu. Jako následek traumatu autonehody se u poškozené rozvinula posttraumatická stresová porucha, která trvala i v době zpracování znaleckého posudku. Jde o těžkou újmu na zdraví, po intenzivní psychiatrické léčbě psychofarmaky a psychoterapii zatím došlo pouze k částečnému zlepšení. Léčbu je nezbytné aplikovat i v budoucnosti. Poškozená je prakticky imobilní, nemůže ani sedět, má bolesti, deprese, úzkost, smutek po zemřelém synovi, poruchy spánku, flashbacky, sníženou pozornost, strach z jízdy autem se záchvaty paniky se strachem z autonehody. Od doby dopravní nehody byla v pracovní neschopnosti. V roce 2008 byla poškozená psychoterapeuticky léčena pro poruchu příjmu potravy v reakci na výtky přítele o údajně zvýšené hmotnosti, léčba ukončena ve stabilizovaném stavu, do doby nehody byla zcela bez problémů. Stav poškozené není stabilizován. Zkoumán byl i duševní stav poškozeného P██████ W██████ I v tomto případě znalec dospěl k závěru, že poškozený byl schopen vnímat prožitou událost, správně si ji zapamatovat a reprodukovat. Poškozený netrpí a ani netrpěl duševní chorobou ve vlastním slova smyslu. Jako následek traumatu autonehody se u poškozeného rozvinula posttraumatická stresová porucha, která trvala i v době zpracování znaleckého posudku. Stav poškozeného je třeba hodnotit jako těžkou újmu na zdraví. Po intenzivní psychiatrické léčbě psychofarmaky a psychoterapii došlo pouze k částečnému zlepšení, léčbu je nezbytné aplikovat i v budoucnosti. Poškozený nemůže otáčet hlavou, přetrvávají deprese, úzkosti, smutek po zemřelém synovi, poruchy spánku, flashbacky, snížená pozornost, strach z jízdy autem a MHD se záchvaty paniky se strachem z autonehody, musel zanechat svých běžných aktivit a koníčků, nemůže bydlet ve svém bytě, kde ho stíhají vzpomínky na syna a starost o těžce zraněnou partnerku. Poškozený v minulosti netrpěl duševní chorobou nebo poruchou, na jejímž vzniku nemělo vliv jednání obžalovaného. Stav poškozeného stabilizován není, nadále vyžaduje psychiatrickou a psychoterapeutickou léčbu. Zpracovatel posudku MUDr. Vlastimil Tichý v hlavním líčení stvrdil závěry svého písemně podaného posudku. Tomuto byla předložena lékařská zpráva Psychiatrické kliniky I. Lékařské fakulty UK a Všeobecné fakultní nemocnice v Praze ze dne 12.9.2017, podle které je B██████ F██████ od ledna 2017 v péči ambulance psychiatrické kliniky pro dekompenzaci psychického stavu po těžké traumatické události v souvislosti s autonehodou ze dne 28.12.2016. S ohledem na nadcházející hlavní líčení v této trestní věci ošetřující lékařka s ohledem na psychický stav poškozené B██████ F██████ rozhodně nedoporučuje její účast v hlavním líčení (čl. 734). Znalec MUDr. Vlastimil Tichý uvedl, že tato zpráva potvrzuje jeho závěry, léčba

nadále pokračuje, potvrdil, že účast poškozené F. [REDAKCE] v hlavním líčení by mohla skutečně výrazně připomenout události a mohlo by to výrazně zhoršit její zdravotní stav. V případě poškozeného W. [REDAKCE] znalec doplnil, že to, že si poškozený některé věci nepamatuje, může být způsobeno tím, že byl při nehodě poraněn a může tam být část amnézie, ale může to být i potlačováním nepříjemných vzpomínek do podvědomí. Mechanismus zapomínání, popření, se může u takovýchto věcí vyskytovat. Při eventuální hypnóze by bylo možné si tyto skutečnosti vybavit.

V přípravném řízení bylo vyžádáno zkoumání duševního stavu obžalovaného. Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a klinická psychologie vyplývá, že u obžalovaného nebyly zjištěny příznaky duševní choroby nebo poruch stejné forenzní závažnosti. Osobnost obžalovaného není strukturována hrubě poruchově, aby naplňovala diagnostická kritéria pro některou z klasifikovaných poruch osobnosti. Obžalovaný však nese zvýrazněné povahové rysy s převahou rysů histriónských, emoční nestability a impulsivity, s poruchovým přizpůsobením. Tato struktura osobnosti disponuje obžalovaného k nevhodnému až protispolečenskému jednání v zátěži. Rozumové schopnosti obžalovaného jsou nadprůměrné, zneužívání alkoholu nebo jiných návykových látek nebylo zjištěno. Rozpoznávací i ovládací schopnosti obžalovaného byly v době činu plně zachovalé. Pobyt obžalovaného na svobodě není z psychiatrického hlediska nebezpečný, neboť netrpí duševní chorobou, ochranná opatření navrhována nejsou. Nebylo zjištěno organické poškození CNS a jeho případný vliv na vnímání, chování a jednání obviněného. Obžalovaný je osobností s výrazně akcentovanou strukturou, emočně nestabilní, s poruchovým přizpůsobením, dominuje emoční nevyváženost, afektivní labilita s výraznými impulzivními rysy, snížená úroveň frustrační tolerance, s tendencemi k situační vznětlivosti. V zátěži se prosazuje emocionalita se zkratkovými mechanismy nad racionální úvahou. Tímto jsou výrazně sníženy autokorektivní a volní mechanismy, které tak nezabrání situačním agresivním reakcím, je problematicky socializován, s rysy egocentrismu, sebeprosazení a dominance. Obecná věrohodnost není narušena poruchou osobnosti, v postojích k vyšetřované události se však projevují zvýšené tendence ke zkreslování. Prognóza resocializace je hodnocena jako sice reálná, ale obzvláště ztížená. Znalec MUDr. Petr Kubej v hlavním líčení doplnil, že u obžalovaného konstatovali převahu histriónských rysů, emoční nestability a impulsivity. To jsou povahové a charakterové vlastnosti, které disponují obžalovaného k tomu, aby jednal emotivně se sníženou racionální kontrolou v zátěžové situaci. Z psychiatrického hlediska lze konstatovat, že osobnost obžalovaného se vyvíjí a ve třetím decéniu již je charakteristika osobnosti víceméně stabilní a v zásadě se nemění. PhDr. Jiří Klose, Ph.D., který zpracovával psychologickou část posudku, doplnil, že přímo vyjádřenou lítost nad tím, co obžalovaný způsobil a co se stalo, nezaznamenali. Znalec potvrdil, že obžalovaný pod stresem jednal impulzivně, je to klíčová osobnostní dispozice. Nezváží všechny následky, rozhodne se v tu chvíli, situačně bez dosahu toho, co může způsobit. Znalec PhDr. Jiří Klose, Ph.D., současně uvedl, že je akreditován jako dopravní psycholog a vyslovil závěr, že v budoucnu by bylo vhodné obžalovaného zařadit do programu pro

řidiče, kteří mají obdobný problém při řízení motorových vozidel, ve kterém se objevuje agresivita. Tento program je ve čtrnáctidenní v rozsahu dopravně psychologického terapeutického sezení.

Zmocněnkyně poškozených P. W. a B. F. předložila soudu mimo jiné posudek o invaliditě poškozeného P. W. vydaný Okresní správou sociálního zabezpečení v České Lípě dne 23.8.2017 pod čj. LPS/2017/2204-CL-CSSZ (čl. 434 p.v.). Podle tohoto posudku je u poškozeného konstatován těžký poúrazový blok krční páteře, stav po těžkém kraniocerebrálním poranění, mozkové komoci a fraktuře nosních kůstek, poúrazová stresová úzkostná porucha. Jedná se o dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav ve smyslu § 26 zákona č. 155/1995 Sb. Jde o invaliditu I. stupně. Z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu poklesla pracovní schopnost poškozeného o 40%, a to v souvislosti s úrazem ze dne 28.12.2016.

Ze zprávy M. H., terapeutky, ze dne 14.8.2017 vyplývá, že s poškozeným, s jeho partnerkou, a dalším členem jejich rodiny pracuje od 31.1.2017. Náplní spolupráce je vyrovnání se s následky autonehody, kdy koncem minulého roku, přišel o život jejich několikaměsíční syn. Tato skutečnost hluboce zasáhla do celého rodinného systému. Na společných sezeních se setkávají jedenkrát v týdnu. Spolupráce se zaměřuje na zpracování a zvládnutí posttraumatické symptomatiky, obnovu a zpevnění postojů, které vnášejí do současné situace možnost další perspektivy. Obdobnou zprávu o průběhu terapie poškozené B. F. zpracovala rovněž zmíněná terapeutka, a to dne 23.5.2017. V době, kdy poškozená byla upoutána na lůžko, docházela terapeutka do jejího domova, nyní je již poškozená schopna návštěv v její pracovně v intervalu jedenkrát týdně. Poškozená i její partner užívají antidepressiva. Poškozená stejně jako její partner zápasí s posttraumatickými obtížemi. V současné době pracují na praktickém zvládnutí panických obtíží, věnují se nácviku technik, které tyto stavy ruší. Poškozenou i jejího partnera podporuje v kontaktu s rodiči ze sdružení Dlouhá cesta, které postihl podobný osud.

Obhajoba v průběhu soudního stadia řízení předložila písemná vyjádření příbuzných a známých k osobě obžalovaného a stylu jeho jízdy coby řidiče. Jedná se o vyjádření Z. K., sestry obžalovaného, V. S., babičky obžalovaného, J. P., kamaráda obžalovaného, J. K., matky obžalovaného, V. B., partnera matky obžalovaného, V. E., tety obžalovaného. Všechny tyto osoby ve svých vyjádřeních se vyjadřují kladně k osobě obžalovaného a k tomu, že jako řidič se choval vždy správně a nezaznamenaly žádné řidičské prohřešky.

Pokud obžalovaný prostřednictvím svého obhájce navrhoval doplnit dokazování vyžádáním lékařské zprávy od MUDr. V. S. psychologky z Písku, u níž byl obžalovaný v roce 2008 psychologicky vyšetřen a kdy závěry tohoto jejího vyšetření jsou údajně v rozporu se závěry znalců, tak soud pokládá provedení tohoto

důkazu za nadbytečný. Je nutno konstatovat, že při vyšetření znalci (čl. 404) je uvedena zmínka, že při psychologickém vyšetření v roce 2008, kdy byl vyšetřen psychologkou pro vztahové problémy, byl dle vlastních slov uveden závěr: „...mohl by být impulsivní, léčba není potřeba...“. Znalci tedy tuto informaci měli. Je však nutno připomenout, že znalci se vyjadřují k otázce duševního stavu obžalovaného, který byl přítomen v době spáchání trestné činnosti, a nikoli k jeho duševnímu stavu, který u obžalovaného panoval v roce 2008. Zde je nutno rovněž připomenout i zmiňovanou okolnost ze strany znalce MUDr. Petra Kubeje, že z psychiatrického hlediska se osobnost vyvíjí a lze tedy připustit, že závěry psychologického vyšetření v roce 2008 mohly být v určitém směru rozdílné se závěry učiněnými znalci v roce 2017. Ale jak již bylo řečeno, pro účely rozhodnutí soudu je rozhodující otázka duševního stavu v době páchaní trestné činnosti.

Rovněž pokud obhajoba žádala doplnění dokazování vyžádáním revizního znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a klinická psychologie, byl tento návrh jako nadbytečný zamítnut. Oba znalci byli osobně vyslechnuti v hlavním líčení. Obhajoba stejně jako státní zástupce měli možnost klást doplňující dotazy. Oba znalci posudek v hlavním líčení obhájili a soud neshledal žádné závažné nedostatky, které by vedly k nutnosti vyžádání revizního posudku.

Dále obhajoba navrhla doplnit znalecký posudek VUT v Brně, Ústavu soudního inženýrství, a to provedením analýzy záznamu palubní kamery z tahače za využití metody neuronové sítě ve spolupráci s Fakultou informačních technologií VUT v Brně. Rovněž tento návrh soud pokládá za nadbytečný. V tomto směru lze odkázat na vyjádření zpracovatelů znaleckého posudku Ústavu soudního inženýrství v hlavním líčení, podle kterého by použití této metody bylo velice časově náročné a neekonomické a nepřineslo by to žádný výrazný posun ve věci. Rovněž tento návrh byl jako nadbytečný zamítnut.

Pokud obžalovaný dále navrhoval osobní slyšení svědkyně Ing. P. B., K. J. (bývalá a současná partnerka), dále svědkyně J. K. V. E., pak rovněž výslechy těchto svědkyň pokládá soud za nadbytečné. Pokud se jedná o bývalou a současnou partnerku obžalovaného, tak tyto svědkyně by k vlastnímu projednávanému skutku nemohly uvést žádné okolnosti. Obdobná situace je i u svědkyň J. K. a V. E., matky a tety obžalovaného.

Rovněž soud pokládá za nadbytečný další návrh obhajoby, a to vyžádání telekomunikačního provozu z mobilního telefonu poškozeného A. ze dne 28.12.2016. Zde je nutno připomenout jeden ze závěrů znaleckého posudku z oboru silniční dopravy VUT v Brně, Ústavu soudního inženýrství, podle kterého řidič vozidla tovární značky Audi neměl možnost střetu zabránit brzděním ani dodržením bezpečné podélné vzdálenosti za vozidlem tovární značky Octavia III. V případě dodržení bezpečné podélné vzdálenosti by do vozidla tovární značky Octavia III narazil rychlostí 89 km/hod. a v případě pokusu o vyhnutí by došlo ke kontaktu jeho

vozidla se svodidly na levé straně. Sám poškozený A [REDACTED] popírá jakékoli použití mobilního telefonu v kritickou dobu, ale i v případě prokázání opaku by se na závěrech znaleckého posudku nic nezměnilo.

Rovněž soud jako nadbytečný zamítl návrh obhajoby na vyžádání návodu k použití od výrobce dětské autosedačky použité ve vozidle poškozeného W [REDACTED]. Ve spise je zdokumentováno, že použitá autosedačka měla příslušný certifikát a byla tedy způsobilá k tomu, aby se v této autosedačce přepravovaly děti příslušného věku. Sám poškozený W [REDACTED] uvedl, že sedačku řádně upevnil, a to, že dítě bylo řádně připoutáno popruhy, vyplývá i ze závěrů znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, kdy právě popruhy na sedačce způsobily masivní zranění. I kdyby soud měl k dispozici oficiální návod k použití, tak by to na celé situaci nic nezměnilo a soud je přesvědčen o tom, že poškozený W [REDACTED] jakožto otec nezletilého dítěte se zajisté řádně seznámil s návodem a dítě řádně upoutával v této autosedačce. Soud si neumí představit, že by otec takto malého dítěte sedačku používal v rozporu s návodem a ohrožoval by tak život takto malého dítěte.

Na základě shora uvedených důkazů soud dospěl k závěru, že obžalovaný spáchal skutek v rozsahu, jak je popsán ve výrokové části rozsudku. Je nutno konstatovat, že došlo ke střetu tří vozidel na dálnici D10 ve směru jízdy z Prahy na Turnov, při které došlo k těžké újmě na zdraví B [REDACTED] F [REDACTED] a P [REDACTED] W [REDACTED] smrti jejich syna Š [REDACTED] W [REDACTED] a ublížení na zdraví poškozeného M [REDACTED] A [REDACTED], a škodám na vozidlech Škoda Octavia combi, RZ [REDACTED], Audi A4, RZ [REDACTED], a škodě Octavia III, RZ [REDACTED].

V této věci je nejprve nutné reagovat na obhajobu obžalovaného v tom směru, že v kritickém úseku byla vozovka namrzlá a že tato námraza se nějakým způsobem mohla podílet na vzniku střetu vozidel. Zde je nutno konstatovat, že většina svědků se shodla v tom, že nemrzlo, nebylo žádné náledí, a bylo nad nulou. To koresponduje i se zjištěními Ústavu silničního inženýrství VUT Brno. Navíc při výsledku většiny svědků v hlavním líčení bylo zjištěno, že jejich vozidla byla vybavena signalizací, ať již světelnou či akustickou, která upozorňuje na možnou námrazu. Tato signalizace se aktivuje při teplotách zhruba 3 stupně nad nulou. Nikdo ze slyšených svědků neuvedl, že by jejich vozidla krátce před nehodou signalizovala možnou námrazu. Lze připustit, že v podstatě pouze svědkyně Bahbouhová uváděla v přípravném řízení námrazu, ale v hlavním líčení popsala, jaké úvahy či pocity ji k tomuto vedly, ale faktické klouzání na vozovce v hlavním líčení nepotvrdila. Zde je nutno připomenout i závěry Ústavu silničního inženýrství VUT Brno, podle kterého, pokud by námraza v místě nehody byla přítomna, tak by vyhýbající se vozidla, ať již doprava či doleva nemohla z důvodu adheze úhybné manévry zvládnout tak, jak zvládla. Navíc nikdo z řidičů, kteří byli konkrétně ohroženi a museli podniknout náhlý úhybný manévr, se nezmiňují o tom, že by se na vozovce jejich vozidla dostala do smyku. Soud tedy má za prokázané, že v kritickou dobu na místě nehody námraza nebyla a tudíž je vyloučeno, že by se nějakým způsobem podílela na vzniku kolizní situace.

Pokud jde o přednehodový děj, tak je nutno poznamenat, že svědek Ing. J. [REDACTED] v době krátce před nehodovým dějem, zaznamenal, že ho vozidlo BMW, které mělo v registrační značce 6C6 „problikávalo“ v levém jízdním pruhu, a toto ho předjelo rychlostí nejméně 160 km/hod. Rovněž poškozený P. [REDACTED] W. [REDACTED] ale i svědek L. [REDACTED] P. [REDACTED] potvrzují, že obžalovaný se k vozidlu poškozeného W. [REDACTED] přiblížil vysokou rychlostí a již v době, kdy se k vozidlu poškozeného přibližoval, ho začal „problikávat“. S ohledem na to, že poškozený W. [REDACTED] v danou chvíli předjížděl nákladní soupravu, obžalovanému levý jízdní pruh ihned neuvolnil. Na to obžalovaný reagoval tak, že v rozporu s ustanovením § 17 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích začal vozidlo poškozeného předjíždět z pravé strany. Zde je nutno zdůraznit část výpovědi svědka R. [REDACTED] K. [REDACTED] řidiče nákladního automobilu jedoucího v pravém jízdním pruhu, který následně policii vydal záznam ze své palubní kamery. Tento svědek potvrzuje, že obžalovaný po zařazení do pravého jízdního pruhu zrychloval a současně „podjížděl“ automobil poškozeného jedoucí v levém jízdním pruhu. Za nákladním automobilem začal brzdít a vjel do levého pruhu velmi těsně před automobil tovární značky Škoda Octavia poškozeného W. [REDACTED]. Brzdová světla u vozidla obžalovaného svítla. Svědek uvedl, že mu „bylo jasné, že bude automobil tovární značky Škoda Octavia vybrzdňovat“. Pak začala vozidla zpomalovat, vozidlo tovární značky BMW muselo stále brzdít, svítla mu světla až do okamžiku, kdy úplně zastavilo. Výpověď tohoto svědka plně koresponduje se záznamem způsobu jízdy obžalovaného tak, jak jej zachytila palubní kamera v jeho vozidle. Z výše uvedeného je zcela patrná zásadní skutečnost, že obžalovaný velmi riskantním manévrem, při kterém ohrozil nejen poškozeného P. [REDACTED] W. [REDACTED], ale také svědka R. [REDACTED] K. [REDACTED] přejel při nedodržení bezpečných odstupů do levého jízdního pruhu, kde vzápětí začal brzdít. Svědek K. [REDACTED] potvrdil, že obžalovaný začal brzdít vzápětí poté, co vyjel před vozidlo poškozeného, přičemž svědek registroval rozsvícená brzdová světla jeho vozidla. Zde je nutno připomenout, zásadní skutečnost, a to, že obžalovaný neměl před sebou na velkou vzdálenost, řádově stovky metrů, v levém jízdním pruhu žádné vozidlo, kterého by ho jakýmkoliv způsobem omezovalo v jízdě a bylo tak důvodem k brzdění jeho vozidla až do úplného zastavení. Obžalovaný tedy vytvořil zcela úmyslně a bezdůvodně překážku v silničním provozu v levém rychlém jízdním pruhu. Pokud se tedy obžalovaný rozhodl v tomto levém jízdním pruhu vozidlo intenzivně brzdít a zcela zastavit, tak jediné logické vysvětlení je, že chtěl poškozeného W. [REDACTED] „potrestat“ za předchozí neuvolnění levého jízdního pruhu. I naprostému laikové musí být zcela zřejmé, že vytvořením náhlé, bezdůvodné překážky v silničním provozu v levém jízdním pruhu dálnice, kde vozidla dosahují vysokých rychlostí, vytvoří situaci, která bezprostředně ohrozí další řidiče, přičemž při vysokých rychlostech, které jsou na dálnici používány, bude velmi pravděpodobný hromadný střet vozidel s přímo hrozícími fatálními následky a rozsáhlými škodami. Zde je nutno zdůraznit, že je zcela mimo realitu obhajoba obžalovaného, že takto chtěl poškozeného zastavit a řešit s ním předchozí „třukance“. I kdyby k takovéto situaci došlo, tak je zcela absurdní řešit takovýto spor vybrzděním a zastavením vozidel v levém jízdním pruhu dálnice. Obžalovaný tedy musel být

srozuměn s tím, že pokud takto náhle a nečekaně zastaví provoz v levém jízdním pruhu, kde se pohybují vozidla vysokou rychlostí, tak ohrozí řadu vozidel jedoucích v tomto pruhu a vydá je nebezpečí těžké újmy na zdraví či smrti. Obžalovaný v žádném případě nemohl spoléhat na to, že vozidla jedoucí za ním na jeho náhlé brzdění a zastavení adekvátně a včas reagují. Stejně tak vzhledem k nečekanosti jeho počínání, počáteční rychlosti i konkrétní dopravní situaci, není možné shledat ani žádnou jinou okolnost, pro kterou mohl (byť nepřiměřeně) spoléhat na to, že ke škodlivému následku v podobě střetu vozidel a z něho vyplývajících možnosti vzniku újmy na zdraví účastníků kolize nedojde. Je tedy nesporné, že obžalovaný na dálnici v levém rychlém jízdním pruhu úmyslně způsobil střet několika vozidel. Nic na tom nemění to, že s velkým štěstím se třem vozidlům podařilo vyhnout se stojícím vozidlům obžalovaného a poškozeného. Obžalovaný svým jednáním vytvořil velmi nebezpečnou situaci v silničním provozu, kdy rozsah hrozícího škodlivého následku v podstatě závisel na řidičských schopnostech, momentální pozornosti a včasnosti reakce řidičů jedoucích za obžalovaným. Jedná se tedy o okolnosti na vůli obžalovaného zcela nezávisle, na kterou nemohl nijak spoléhat.

Je nutno konstatovat, že poté, co obžalovaný začal poškozeného W vybrzdžovat, tak poškozenému se podařilo vozidlo zastavit, nicméně další řidiči, kteří jeli za ním, stačili reagovat pouhým strhnutím řízení do stran, a to vpravo – svědek D vlevo – svědek H a H. Je evidentní, že pouze shodou šťastných okolností nedošlo k závažné hromadné nehodě v daných rychlostech již přímo hrozící. Je nutno konstatovat, že podle znaleckého posudku Ústavu silničního inženýrství VUT Brno vozidlo svědka H se již dostalo do kontaktu se svodidly a došlo rovněž k drobnému kontaktu jeho vozidla s vozidlem před ním jedoucím svědka H. Svědek M A sice nedodržel bezpečný odstup od před ním jedoucího automobilu tovární značky Octavia III (ale tak tomu bylo i u před ním jedoucích vozidel, které se stačily vyhnout střetu), nicméně ze znaleckého posudku vyplývá, že neměl možnost vyhnout se stojícímu vozidlu poškozeného P W přjetím do pravého jízdního pruhu, ani na travnatý pás u středních dělicích svodidel. Podle posudku i v případě dodržení bezpečné vzdálenosti od před ním jedoucího automobilu a okamžitého brzdění by do vozidla poškozeného narazil v rychlosti, v důsledku které by poškození utrpěli tatáž zranění, která jsou konstatována ve znaleckých posudcích.

Z výše naznačených okolností lze konstatovat, že v daném případě se jednalo o ryze kriminální čin spáchaný shodou okolností na dálnici, a v žádném případě se nejednalo o klasickou dopravní nehodu (rozhodně ne běžnou), kdy je zapotřebí znalecký posudek z oboru silniční dopravy, který je opatřován při nedbalostní trestné činnosti v silničním provozu. Pokud však tento posudek z oboru silniční dopravy byl opatřen, tak jeho závěry korespondují se závěry soudu o úmyslném trestném činu. Soud je toho názoru, že technické okolnosti případu charakteristické pro vyšetřování zejména dopravních nehod jsou v daném případě a obzvláště při existenci „přímého přenosu“ v podobě kamerového záznamu, nepříliš podstatné.

Při střetu vozidel popsaném shora, došlo ke zranění poškozených P ■■■■■ Št ■■■■■ W ■■■■■, poškozené B ■■■■■ F ■■■■■ a M ■■■■■ A ■■■■■. Zranění poškozených jsou objektivně zjištěna znaleckými posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, ze kterých je patrné i to, že osmiměsíční syn poškozených zemřel v důsledku zranění vzniklých při střetu vozidel. Zranění poškozené B ■■■■■ F ■■■■■ je nutno v souladu s ustanovením § 122 odst. 2 písm. i) tr. zákoníku hodnotit jako těžkou újmu na zdraví a zranění poškozeného P ■■■■■ W ■■■■■ přinejmenším jako ublížení na zdraví ve smyslu § 122 odst. 1 tr. zákoníku. Podle závěrů znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a klinické psychologie, je nutno stav poškozených P ■■■■■ W ■■■■■ a B ■■■■■ F ■■■■■ hodnotit jako posttraumatickou stresovou poruchu, jejíž dopad na duševní stav poškozených je nutné považovat za těžkou újmu na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 písm. i) tr. zákoníku. Podle závěrů znaleckého posudku zranění, která utrpěl poškozený M ■■■■■ A ■■■■■, naplňuje kritéria ublížení na zdraví. Ve smyslu § 122 odst. 1 tr. zákoníku.

Pokud jde o subjektivní stránku jednání obžalovaného, tak je nutno konstatovat, že motivací jednání obžalovaného byla „odveta“ za to, že poškozený ihned neuvolnil levý jízdní pruh. K otázce úmyslného jednání obžalovaného ve vztahu ke způsobenému následku, je nutno připomenout usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 23.11.2011 sp. zn. 6Tdo 1337/2011, ze kterého vyplývá, že *„Obviněný neměl žádný důvod k tomu, aby na dálnici bezprostředně poté, co zprava předjel poškozeného, se zařadil těsně před něho a začal intenzivně brzdit. Vzhledem k tomu, že po předjetí pomalejšího vozidla na dálnici obvykle pokračuje rychlejší vozidlo ve své jízdě stejnou rychlostí, je z předmětného jednání obviněného evidentní, že chtěl poškozeného „vytrestat“ za to, že jej předtím zpomalil. Jelikož je obviněný zkušeným řidičem, musel velmi dobře vědět, že takového razantní, náhlé a bezdůvodné brzdění před vozidlem může vyvolat situaci, kdy poškozený nedokáže zpomalit či zastavit své vozidlo a dojde ke střetu, k němuž také došlo (přitom je zřejmé, že ovlivnění jeho přesného průběhu bylo již mimo možnosti obviněného). Stejně tak si musel být vědom, že při kolizi vozidel ve zjištěné rychlosti může současně dojít k velmi vážným zraněním a škodám na majetku. Současně nemohl počítat s žádnou konkrétní okolností, která by naznačeným a reálně hrozícím následkům mohla zabránit. Zjištěné okolnosti charakterizující jednání obviněného dostatečně zřetelně svědčí o tom, že s následkem (účinkem) svého jednání byl srozuměn. Obviněný tak jednal zjevně úmyslně, a to ve formě úmyslu eventuálního podle § 15 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku.*

Dále je nutno připomenout usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31.5.2017 sp. zn. 8Tdo 379/2017, které se rovněž vztahuje k subjektivní stránce: *„Z hlediska posouzení subjektivní stránky pokusu přečinu ublížení na zdraví podle § 21 odst. 1 a § 146 odst. 1 tr. zákoníku, kterého se pachatel dopustil jako řidič motorového vozidla, tzv. vybrzděním jiného účastníka silničního provozu, se závěr o formě zavinění odvíjí již od okamžiku, kdy zahájil uvedený „vybrzdňovací“ úkon. Takový způsob jízdy může být totiž příčinou vzniku dopravní nehody se závažnými následky na životě či zdraví, zvláště je-li proveden v hustém provozu za snížené viditelnosti a při vysoké rychlosti.*

Přitom rozsah hrozícího škodlivého následku nemůže pachatel již nijak ovlivnit, protože se odvíjí od řidičských schopností, momentální pozornosti a včasnosti reakce poškozeného, případně i dalších řidičů poblíž jedoucích vozidel. Už v daný okamžik proto musel být pachatel přinejmenším srozuměn (§ 15 odst. 1 písm. b), odst. 2 tr. zákoníku) s možným škodlivým následkem v podobě újmy na zdraví, bez ohledu na to, zda k samotnému nárazu vozidla poškozeného do vozidla pachatele došlo až v poměrně nízké rychlosti.“

Rovněž je nutno připomenout závěry usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 13.9.2011 sp. zn. 7Tdo 1081/2011: „Jestliže se pachatel jako řidič osobního motorového vozidla uchýlil k jízdnímu manévru, který provedl způsobem, při němž bylo prakticky jisté, že dojde k fyzickému kontaktu s vozidlem poškozené osoby, pak jeho úmysl zahrnoval jak tento fakt, tak případné následky, které z něho mohou vzejít, a to včetně účinku v podobě újmy na zdraví poškozené osoby. Přitom není významné, aby šlo o přímý a prudký náraz. I pouhý letmý kontakt vozidel jedoucích vyšší rychlostí je totiž způsobilý přivodit takové vychýlení vozidla, že se může ocitnout mimo vozovku, a může dojít k těžkým zraněním jeho osádky. Ve vztahu k hrozící těžké újmě na zdraví poškozené osoby se proto v takovém případě jedná o úmysl podle § 15 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku, a nikoliv jen o nějakou neopatrnost či nedostatek ohleduplnosti, anebo dokonce o nedbalou riskantní i hazardní jízdu.

Obecné nebezpečí je takový stav, při němž nastává větší či menší pravděpodobnost vzniku vážné poruchy, která pro svou povahu, rozsah a intenzitu znamená nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob, nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Pro stav obecného nebezpečí – i když k poruše nemusí vůbec dojít, je typická živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při nichž vznik poruchy je závislý na nahodilých okolnostech, vymykajících se vlivu pachatele i ohrožených osob (R1/1966, R12/1988). Vydáním lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví ve smyslu znaků trestného činu obecného ohrožení se rozumí takové ohrožení nejméně sedmi osob (srov. R39/1982). Zpravidla půjde o větší počet lidí (nejméně sedm), individuálně neurčených, není však vyloučeno, aby osoby, jimž hrozí nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, byly individualizovány. V nyní projednávané věci v důsledku jednání obžalovaného došlo k přímému ohrožení života a zdraví poškozených nezletilého Š██████ W██████, P██████ W██████ B██████ F██████ M██████ A██████, M██████ D██████, R██████ H██████, D██████ H██████, J██████ J██████, a R██████ K██████. Je jisté možno označit za šťastnou shodu okolností a řidičskou zdatnost řidičů, kteří ještě byli schopni na zcela nečekané jednání obžalovaného reagovat a nedošlo tak k újmě na jejich životě a zdraví.

Jednání obžalovaného naplnilo všechny znaky skutkové podstaty zločinu obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 alinea první, odst. 2 písm. d) tr. zákoníku, neboť obžalovaný úmyslně způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví a takovým činem způsobil těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob a smrt.

Při úvaze o druhu a výměře trestu soud vycházel ze zásad pro ukládání trestných sankcí, jak jsou stanoveny v §§ 37 a 38 tr. zákoníku a rovněž zvažil všechna hlediska rozhodná pro stanovení druhu trestu a jeho výměry podle § 39 tr. zákoníku. Při stanovení druhu trestu a jeho výměry soud ve smyslu § 39 odst. 1 tr. zákoníku přihlédl k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu, k osobním, rodinným a majetkovým a jiným poměrům pachatele, k jeho dosavadnímu způsobu života, k možnosti jeho nápravy; dále přihlédl k chování pachatele po činu, zejména k jeho snaze nahradit škodu nebo odstranit jiné škodlivé následky činu. Přihlédl také k účinkům a důsledkům, které lze očekávat od trestu pro budoucí život pachatele. Podle § 39 odst. 2 tr. zákoníku povaha a závažnost trestného činu jsou určovány zejména významem chráněného zájmu, který byl činem dotčen, způsobem provedení činu a jeho následky, okolnostmi, za kterých byl čin spáchán, osobou pachatele, mírou jeho zavinění a jeho pohnutkou, záměrem nebo cílem. Podle § 39 odst. 3 tr. zákoníku při stanovení druhu trestu a jeho výměry soud přihlédl k polehčujícím a přitěžujícím okolnostem (§ 41 a § 42), době, která uplynula od spáchání trestného činu, k případné změně situace a k délce trestního řízení, trvalo-li nepřiměřeně dlouhou dobu.

Obžalovaný svým jednáním porušil zájem společnosti na ochraně života nebo zdraví lidí. Pro zločin obecného ohrožení podle odstavce 2 § 272 tr. zákoníku je možno uložit trest odnětí svobody na 8 až 15 let. Při úvaze o druhu a výši trestu soud vzal v úvahu to, že tzv. vybrzdování je velmi nepříjemný jev, se kterým se lze v praxi setkat na pozemních komunikacích. Podle znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychologie, je obžalovaný osobností s výraznými impulsivními rysy, s tendencemi k situační vznětlivosti. Zde je však nutné připomenout známou skutečnost, že v dopravě, jakmile občané usednou tzv. za volant, dochází u nich nezřídka při krizových situacích k nezvykle agresivním reakcím a jednáním, které jim jsou jinak poměrně cizí. Je to známý fenomén, o kterém může mluvit většina dospělé populace. Nelze přehlédnout to, že obžalovaný jako řidič se do současné doby nechoval nijak vzorně. Má v evidenční kartě řidiče čtyři záznamy, včetně zákazu řízení motorových vozidel na 9 měsíců. Pokud jde o rejstřík trestů, tak podmíněné odsouzení bylo amnestováno a k tomuto nelze přihlížet. Soud přihlédl i k rodinné situaci obžalovaného, který je otcem nezletilého dítěte. Nelze pominout, že dle závěrů znalce – psychologa je prognóza resocializace hodnocena sice jako reálná, ale obzvláště ztížená. Rovněž nutno zmínit následky trestného činu a motivaci jednání obžalovaného, kdy z naprosto malicherné příčiny obžalovaný úmyslně vytvořil obecně nebezpečnou situaci, při které došlo k ohrožení minimálně devíti osob, přičemž došlo k smrti osmiměsíčního chlapce a těžkému ublížení na zdraví jeho rodičů P. ■■■■■ W. ■■■■■ a B. ■■■■■ F. ■■■■■. Žádná polehčující ani přitěžující okolnost zjištěna nebyla. Po zvážení všech rozhodných skutečností soud dospěl k závěru, že přiměřeným trestem bude trest odnětí svobody uložený ještě v dolní polovině trestu, a to v trvání 9 let. Pro výkon tohoto trestu byl obžalovaný zařazen v souladu s ustanovením § 56 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku do věznice se zvýšenou ostrahou. Vzhledem k tomu, že se obžalovaný dopustil trestné činnosti v souvislosti s řízením motorového vozidla,

v minulosti, jak vyplývá z evidenční karty řidiče, se již obžalovaný dopustil několika pochybení a v jednom případě mu byl dokonce uložen ve správním řízení zákaz řízení motorových vozidel na dobu 10 měsíců, pokládá soud za nezbytné uložit i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Při rozhodování o výši tohoto trestu soud vzal v úvahu i to, že se v žádném případě nejednalo o nedbalostní trestnou činnost, ale o ryze kriminální záležitost. Soud nemohl přehlédnout ani tu skutečnost, že obžalovaný řídil zmíněné motorové vozidlo, aniž by měl uzavřeno povinné pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Soud má za to, že je zapotřebí uložit tento trest v horní polovině trestní sazby, a proto tento trest byl vyměřen v trvání 9 let.

K trestnímu řízení se s nárokem na náhradu škody připojili poškození Česká kancelář pojistitelů, společnost Přerost & Švorc – Auto s.r.o., a M. A. Česká kancelář pojistitelů se připojila s nárokem na náhradu škody ve výši 1.427.041,- Kč. Česká kancelář pojistitelů poskytla z garančního fondu poškozeným plnění za újmu způsobenou provozem vozidla, kterou je povinna nahradit osoba bez pojištění odpovědnosti, byl-li provoz tohoto vozidla podmíněn pojištěním odpovědnosti podle zákona. Poškozená Česká kancelář pojistitelů podrobně specifikovala veškeré náklady, které jí vznikly, jednalo se o částku 39.200,- Kč, tj. náklady za odstranění následků dopravní nehody, které byly vyplaceny Hasičskému záchrannému sboru Středočeského kraje, dále se jednalo o újmu, kterou poškozená plnila poškozenému P. W. – 1.109,- Kč (jízdné), poškozené B. F. částka 24.136,- Kč (sestavující z částky 17.594,- Kč – věcná škoda na majetku, částky 3.500,- Kč – náklady rehabilitace, a částky 3.042,- Kč – jízdné). Dále rodině zemřelého Š. W. poškozená plnila částku celkem 1.007.000,- Kč, sestávající z částky 500.000,- Kč – záloha jednorázového odškodnění duševních útrap pro P. W. otce zemřelého, 500.000,- Kč – záloha jednorázového odškodnění duševních útrap pro B. F., matku zemřelého, a částky 7.000,- Kč spočívajících v nákladech na pohřeb. Nad rámec výše uvedeného dále poškozená plnila P. W. částku ve výši 97.294,- Kč (sestavující se z částky ve výši 29.114,- Kč – bolestného, částky ve výši 56.000,- Kč – totální škoda na vozidle RZ. částky ve výši 12.150,- Kč – zdravotní terapie), F. H. částku ve výši 93.700,- Kč (sestavující se z částky ve výši 91.000,- Kč – totální škoda na vozidle RZ. a částky ve výši 2.700,- Kč za posudek), B. F. částku ve výši 161.212,- Kč (sestavující se z částky ve výši 149.062,- Kč – bolestné, a částky ve výši 12.150,- Kč – zdravotní terapie), a Š. W. částku ve výši 3.420,- Kč spočívajících v nákladech pohřbu, tj. celkem nad rámec výše uvedeného poškozená plnila 355.596,- Kč. Veškeré náklady byly řádně doloženy příslušnými doklady. O výši celkové škody 1.427.041,- Kč soud neměl pochyb. Tato vznikla v důsledku úmyslné trestné činnosti obžalovaného. Výplatou plnění z garančního fondu vzniká České kanceláři pojistitelů nárok na náhradu toho, co bylo poskytnuto jako plnění poškozenému. Soud dospěl k závěru, že nárok ve výši tak jak byl uplatněn, je zcela oprávněný, a proto byla náhrada škody České kanceláři pojistitelů přiznána v plné výši, tj. 1.427.041,- Kč.

Poškozená společnost Přerost & Švorc – Auto s.r.o. požadovala náhradu škody ve výši 5.000,- Kč, která spočívá v rozdílu mezi způsobenou škodou na vozidle tovární značky Octavia III, RZ [REDAKCE], (tedy náklady na opravu vozidla ve výši 44.513,- Kč bez DPH) a zaplaceným pojistným plněním od České pojišťovny a.s. ve výši 39.513,- Kč. Částka 5.000,- Kč je tedy podle příslušné pojistné smlouvy spoluúčastí poškozeného. Tento nárok byl řádně doložen příslušnými doklady a soud o výši této škody nemá pochyb. Proto této poškozené společnosti byla přiznána náhrada škody v plné výši, tj. 5.000,- Kč.

Poškozený M [REDAKCE] A [REDAKCE] požadoval náhradu škody ve výši 1.679,- Kč, což představuje ušlou mzdu za dobu jeho pracovní neschopnosti. Podle dokladů účtárny, pokud by poškozený nebyl v pracovní neschopnosti, činila by jeho čistá mzda 31.268,- Kč. V rozhodném období, tj. v měsíci lednu pobíral čistou mzdu a náhradu mzdy ve výši 29.589,- Kč. Rozdíl činí tedy 1.679,- Kč. Rovněž tento nárok byl doložen rozhodnutím o dočasné pracovní neschopnosti a zúčtováním mzdy za leden 2017 ze strany zaměstnavatele poškozeného. Rovněž o výši této škody soud neměl pochyb a náhrada proto byla přiznána v plné výši, tj. 1.679,- Kč.

P o u ě n í : Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání do osmi dnů ode dne doručení jeho písemného vyhotovení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím podepsaného soudu.

Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoliv výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody nebo nemajetkové újmy nebo na vydání bezdůvodného obohacení, pro nesprávnost výroku o náhradě škody nebo nemajetkové újmy v penězích nebo o vydání bezdůvodného obohacení. Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný, nebo že chybí.

Odvolání musí být odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku, nebo řízení, které rozsudku předcházelo.

Odvolání nemůže podat osoba, která se ho výslovně vzdala.

Státní zástupce je v odvolání povinen uvést, zda je podává, byť i zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného.

Odvolání lze opřít o nové skutečnosti, či důkazy.

Je-li obžalovaný odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody a poškozenému je přiznán alespoň zčásti nárok na náhradu škody nebo nemajetkové újmy v penězích nebo na vydání bezdůvodného obohacení, má poškozený možnost požádat o vyrozumění o konání veřejného zasedání o podmíněném propuštění z výkonu trestu odnětí svobody. Žádost musí poškozený podat soudu, který rozhodoval v prvním stupni.

V Praze dne 15. listopadu 2017

JUDr. Ivo Zelinka, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Markéta Kubečková