



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze projednal ve veřejném zasedání konaném dne 5. prosince 2023 v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Pavla Bendy a soudců JUDr. Věry Trojanové a JUDr. Moniky Kříkavové **odvolání**

1. obžalovaného O. J. , nar. xxx, a

2. státního zástupce Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 7,

podaná proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 7 ze dne 5. 10. 2023, sp. zn. 3 T 66/2022, a rozhodl

takto:

Podle § 258 odst. 1 písm. d), e), f), odst. 2 tr. řádu **se napadený rozsudek zrušuje v celém rozsahu a podle § 259 odst. 3 písm. b) tr. řádu se znovu rozhoduje tak, že**

obžalovaný

O. J. ,

nar. xxx v xxx, trvale bytem xxx xxx, xxx,

je vinen, že

dne xxx v 21:03 hodin v xxx, xxx ulici, jako řidič služebního osobního motorového vozidla Škoda Superb, rz: xxx, během cesty v rámci svého zaměstnání, přijížděl levým jízdním pruhem ke křižovatce s xxx ulicí rychlostí 102 km/h, kterou udržoval i v dobu rozsvícení žlutého světelného signálu světelného signalizačního zařízení, když se jeho vozidlo nacházelo ve vzdálenosti přibližně

51 m od vyznačeného přechodu pro chodce s tím, že ve vzdálenosti přibližně 43,9 m od tohoto přechodu z důvodu snížení rychlosti před ním jedoucího vozidla, od nějž udržoval vzhledem ke své rychlosti nebezpečný časový odstup pouze kolem 1 sekundy, začal prudce brzdit a ve vzdálenosti kolem 23 m od přechodu v rychlosti 84 km/h přejíždět z levého jízdního pruhu do prostředního jízdního pruhu, přičemž když záhy spatřil na přechodu pro chodce přecházet ze svého pohledu zprava doleva na světelný signál pro chodce „stůj“ poškozené M. G., nar. xxx a S. K., nar. xxx, z důvodu takto vysoké nájezdové rychlosti svoje vozidlo neubrzdil a do poškozených jeho přední části narazil v rychlosti 49 km/h, čímž poškozenému M. G. způsobil zlomeninu vnitřního hrbolu a mezihrbolové vyvýšeniny holenní kosti vlevo, kožní oděrky na čele a pohmoždění a kožní oděrku horní části pánve, které poškozeného omezovalo v obvyklém způsobu života nemožností na poraněnou končetinu plně našlapovat a nutností používal berle po dobu nejméně 12 týdnů, a poškozenému S. K. krevní výrony měkkých pokrývek lebních, mnohočetné až mozaikovitě zlomeniny klenby lební s maximem v levé temenotýlní krajině, s vpáčenou tříštivou zlomeninou, krevní výrony spánkových svalů, subdurální krevní výron nad levou mozkovou polokoulí, těžký otok mozku, difúzní tečkovité krevní výronky při pohmoždění mozku, krevní výrony ve středových jádrech mozku a ve Varolově mostě, pohmoždění mozku, úrazové podomozečnicové krvácení, zlomeniny spodiny lební ve všech jamách, oděrky, řezné ranky, a krevní výrony obličejce, brýlovité krevní výrony obou očí, oděrky ve vlasaté části hlavy v levé týlní krajině, zlomeninu horního okraje pravé očníce, pohmoždění obou plic, otok a překrvení plic, rozestup spony stydké, krevní výronky malé pánve, tržnězhmožděnou ránu s navazující oděrkou levého lokte, nečetné oděrky a krevní výronky dolních končetin, krevní výrony v podkoží kolem levé kolenní česky, subperiostální krevní výrony u zevního kondylu stehenní kosti vlevo, kdy následkem těchto zranění došlo dne xxx v 05:38 hodin k úmrtí S. K.,

přičemž tak porušil povinnosti uložené mu v § 4 písm. a), b), § 18 odst. 1, odst. 4, § 19 odst. 1 a § 70 odst. 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu,

tedy

jednak jinému z nedbalosti způsobil smrt a čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

jednak jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví a čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

čímž spáchal

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

jednak přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku,

a odsuzuje se

podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 15 (patnácti) měsíců.

Podle § 82 odst. 1 tr. zákoníku a § 83 odst. 1 tr. zákoníku se výkon trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 30 (třiceti) měsíců.

Podle § 82 odst. 3 tr. zákoníku se obžalovanému ukládá, aby během zkušební doby podle svých sil nahradil škodu, kterou přečinem způsobil.

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

Podle § 229 odst. 1 tr. řádu se odkazují s nárokem na náhradu škody a nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních poškození:

spol. Pxxx xxy, a.s., Sociálna poisťovňa, pobočka Rožňava, IČ 30807484, A. K., nar. xxx, D. B., nar. xxx, Š. K., nar. xxx, O. K., nar. xxx, nezl. S. K. ml., nar. xxx, nezl. K. K., nar. xxx, nezl. T. K., nar. xxx, nezl. Š. H., nar. xxx, D. H., nar. xxx, P. B., nar. xxx, nezl. D. B. ml., nar. xxx, nezl. P. B., nar. xxx, nezl. S. B., nar. xxx, M. K., nar. xxx.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 7 byl obžalovaný O. J. uznán vinným jednak přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku, jednak přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, jichž se podle skutkových zjištění soudu I. stupně dopustil tím, že

dne xxx v 21:03 hodin v xxx, xxx ulici, jako řidič služebního osobního motorového vozidla Škoda Superb, rz: xxx, během cesty v rámci svého zaměstnání, přijížděl levým jízdním pruhem ke křižovatce s xxx ulicí rychlostí 102 km/h, kterou udržoval i v dobu rozsvícení žlutého světelného signálu světelného signalizačního zařízení, když se jeho vozidlo nacházelo ve vzdálenosti přibližně 51 m od vyznačeného přechodu pro chodce s tím, že ve vzdálenosti přibližně 43,9 m od tohoto přechodu z důvodu snížení rychlosti před ním jedoucího vozidla, od něž udržoval vzhledem ke své rychlosti nebezpečný časový odstup pouze kolem 1 sekundy, začal prudce brzdit a ve vzdálenosti kolem 23 m od přechodu v rychlosti 84 km/h přejíždět z levého jízdního pruhu do prostředního jízdního pruhu, přičemž když záhy spatřil na přechodu pro chodce přecházet ze svého pohledu zprava doleva na světelný signál pro chodce „stůj“ poškozené M. G., nar. xxx a S. K., nar. xxx, z důvodu takto vysoké nájezdové rychlosti svoje vozidlo neubrzdil a do poškozených jeho přední části narazil v rychlosti 49 km/h, čímž poškozenému M. G. způsobil zlomeninu vnitřního hrbolu a mezihrbolové vyvýšeniny holenní kosti vlevo, kožní oděrky na čele a pohmoždění a kožní oděrku horní části pánve, které poškozeného omezovalo v obvyklém způsobu života nemožností na poraněnou končetinu plně našlapovat a nutností používal berle po dobu nejméně 12 týdnů, a poškozenému S. K. krevní výrony měkkých pokrývek lebních, mnohočetné až mozaikovitě zlomeniny klenby lební s maximem v levé temenotýlní krajině, s vpáčenou tříštivou zlomeninou, krevní výrony spánkových svalů, subdurální krevní výron nad levou mozkovou polokoulí, těžký otok mozku, difúzní tečkovité krevní výronky při pohmoždění mozku, krevní výrony ve středových jádrech mozku a ve Varolově mostě, pohmoždění mozku, úrazové podomozečnicové krvácení, zlomeniny spodiny lební ve všech jamách, oděrky, řezné ranky, a krevní výrony obličejce, brýlovité krevní výrony obou očí, oděrky ve vlasaté části hlavy v levé týlní krajině, zlomeninu horního okraje pravé očníce, pohmoždění obou plic, otok a překrvení plic, rozestup spony stydké, krevní výronky malé pánve, tržnězhmožděnou ránu s navazující oděrkou levého lokte, nečetné oděrky a krevní výronky dolních končetin, krevní výrony v podkoží kolem levé kolenní česky, subperiostální krevní výrony u zevního kondylu stehenní kosti vlevo, kdy následkem těchto zranění došlo dne xxx v 05:38 hodin k úmrtí S. K..

2. Za to byl odsouzen podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku a § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 15 měsíců. Podle § 82 odst. 1 tr. zákoníku a § 83 odst. 1 tr. zákoníku mu byl výkon trestu podmíněně odložen na zkušební dobu 2,5 roku. Podle § 82 odst. 3 tr. zákoníku

bylo obviněnému uloženo, aby během zkušební doby podle svých sil nahradil škodu, kterou přčinem způsobil. Podle § 73 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku mu byl dále uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 3 let.

3. Podle § 228 odst. 1 tr. řádu byla obžalovanému uložena povinnost zaplatit poškozené spol. Pxxx xxxy, a.s., IČO: xxx, se sídlem Xxx, Xxx xxx, částku 8 430,50 Kč.
4. Podle § 229 odst. 1 tr. řádu byli odkázáni s nárokem na náhradu škody a nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních poškození: Sociálna poisťovňa, pobočka Rožňava, IČ 30807484, A. K., nar. xxx, D. B., nar. xxx, Š. K., nar. xxx, O. K., nar. xxx, nezl. S. K. ml., nar. xxx, nezl. K. K., nar. xxx, nezl. T. K., nar. xxx, nezl. Š. H., nar. xxx, D. H., nar. xxx, P. B., nar. xxx, nezl. D. B. ml., nar. xxx, nezl. P. B., nar. xxx, nezl. S. B., nar. xxx, M. K., nar. xxx.
5. **Proti tomuto rozsudku podali řádně a včas odvolání obžalovaný a státní zástupce (v neprospěch obžalovaného).**
6. **Obžalovaný** ve svém odvolání uvedl, že odvolání směřuje proti výroku o vině a souvisejícího výroku o náhradě škody podle § 228 odst. 1 tr. řádu. Soud I. stupně provedl ve věci kompletní dokazování, provedené důkazy ovšem nevyhodnotil zcela správně a ve vzájemné souvislosti, a k některým skutečnostem, především k vybraným závěrům Přezkumného znaleckého posudku Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, nepřihlédl vůbec. Zásadním argumentem obhajoby jsou shodné závěry znaleckého posudku Ing. Kuhna a Ústavního posudku v tom smyslu, že obžalovaný v okamžiku spatření chodců již neměl možnost střetu zabránit ani v případě, že by jel v daném okamžiku rychlostí 50 km/h, reagoval na chodce a začal brzdit. V Ústavním posudku dále nalzáme na str. 46 i konstatování, že pokud by se vozidlo obžalovaného pohybovalo ve vzdálenosti 19 m před střetem (vzdálenost možného spatření chodců obžalovaným) rychlostí 50 km/h, pak by došlo k nárazu do chodců rychlostí 36 km/h. Skutečná nárazová rychlost byla podle Ústavního posudku 49 km/h, tedy nijak zásadně vyšší. Nelze tedy přisvědčit závěrům napadeného rozsudku, že příčinou nehody byla (vedle konstatovaného flagrantního porušení povinností chodců) vysoká příjezdová rychlost vozidla obžalovaného. Poškození spolu s řidičem BMW L. vytvořili pro obžalovaného v rozporu s pravidly silničního provozu mimořádně složitou a nepředvídatelnou situaci, kterou nebylo možno vyřešit ani při dodržení limitní povolené rychlosti 50 km/h. Jinak řečeno, pokud by ani dodržení rychlostního limitu nemělo zásadní vliv na rychlost střetovou, nelze vyšší rychlost obžalovaného považovat za příčinu dopravní nehody. Dále obhajoba uvádí, že zcela kvituje hodnocení chování a spoluzavinění poškozených, provedené soudem I. stupně, nicméně postrádá v napadeném rozsudku větší kritický přístup ke způsobu jízdy řidiče BMW L., a zhodnocení jeho podílu na vzniku kritické nehodové situace. Řidič L. měl po dlouhý časový úsek možnost pohyb skupiny chodců na přechodu sledovat (na rozdíl od obžalovaného), ovšem rozhodl se několik sekund nijak nereagovat, čímž se dostal do kritické situace (samozřejmě za přispění chodců, kteří, ač jdou na červenou, absolutně nesledují okolní provoz), kterou musí vyřešit nouzovým maximálním brzděním cca 3 sekundy před střetem. Tím došlo ke zřetězení kritických okolností pro obžalovaného, které by nemohl, jak shora rozvedeno, vyřešit ani v rychlosti 50 km/h. Absenci jakékoli základní opatrnosti či ohleduplnosti vůči ne jednomu, ale skupině 4 chodců, ze strany řidiče L., považuje obhajoba za mnohem zásadnější pro vznik nehodového děje, než napadený rozsudek. Je nutno rovněž zdůraznit, že v principu stejná situace by nastala i v případě, kdy by oba řidiči jeli povolenou rychlostí a řidič prvního vozidla by kriticky brzdil z rychlosti 50 km/h. Pokud by řidič druhého vozidla v této chvíli zvolil vyhybací manévr (což mu nelze přičítat k tíži ani v projednávané, ani v této hypotetické situaci, neboť s výskytem chodců nemohl absolutně počítat), došlo by ke střetu v rychlosti 36 km/h. Napadený rozsudek dále nekriticky přejímá závěry Ústavního posudku ohledně možnosti odvrácení střetu obžalovaným. Ústavní posudek rozebírá několik možností, jak mohl obžalovaný střetu zabránit, ovšem pouze jedinou variantu, jak mohl střetu zabránit po spatření chodců na přechodu. Tato varianta je blíže popsána výše, posudek uzavírá, že střetu obžalovaný zabránit nemohl ani při jízdě rychlostí 50 km/h. Další varianty možnosti zabránění střetu obžalovaným Ústavní posudek nabízí

pouze pro situace, kdy by obžalovaný jednal jinak před tím, než mohl chodce spatřit, tedy před vznikem nehodové situace vytvořené poškozenými a řidičem L.. Podle Ústavního posudku i napadaného rozsudku měl tedy obžalovaný zabránit nehodě ještě před tím, než samotný nehodový děj začal z jeho pohledu vznikat, což po něm jistě nelze spravedlivě požadovat. Obžalovanému také nelze přičítat k tíži to, že v dané situaci zvolil při kritickém brzdění vozidla před ním vyhýbací manévr a nikoliv brzdění. Obhajoba se domnívá, že definice „bezpečnostní vzdálenosti“ v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, v § 19 odst. 1 „...aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“ možnost použití vyhýbacího manévru přímo evokuje. Zcela jistě by bylo možno po řidiči v obecné rovině spravedlivě požadovat, aby vyhýbací manévr nevolil před přechodem pro chodce, který není vybaven světelným signalizačním zařízením a kde je možno, resp. záhodno, pohyb chodců předpokládat, což ovšem není tento případ. Zde navíc, jak již opakovaně zmíněno, byl obžalovaný nucen reagovat na nenadálou kritickou situaci, kdy jeho reakce byla spíše podvědomá. Ústavní posudek dále rozebírá možnost zabránění střetu obžalovaným zastavením jeho vozidla na žlutý světelný signál. Vedle toho, že mezi vznikem nehodového děje a projetím obou vozidel na žlutý světelný signál není příčinná souvislost, nelze přehlédnout ani časovou souslednost nehodového děje, která prakticky vylučovala možnost, aby řidiči obou vozidel na změnu světelné signalizace reagovali. Řidič L. na chodce reaguje 3,8 sec. před střetem, jeho vozidlo začíná brzdit 3,0 sec. před střetem, změna světelného signálu na žlutý proběhne 2,5 sec. před střetem. Ke změně signálu tedy dochází v době, kdy oba řidiči řeší kritickou situaci, vyvolanou poškozenými (resp. i pozdní reakcí řidiče L. na pohyb chodců ve vozovce), lze tedy dovést, že na změnu světelného signálu mohli jen stěží reagovat, což je i v souladu s jejich výpovědí, že tuto změnu neregistrovali. Nelze tedy obžalovanému přičítat k tíži, že nereagoval na změnu světelného signálu na žlutý za situace, kdy řešil kritickou situaci vyvolanou protiprávním jednáním jiných účastníků silničního provozu. Je nutno dodat, že oba řidiči by nepochybně změnu signálu přehlédli i pokud by se pohybovali rychlostí 50 km/h a řešili identickou krizovou situaci. Lze shrnout, že krom jízdy vyšší než povolenou rychlostí se obžalovaný nedopustil žádného jednání v rozporu s pravidly silničního provozu. Pokud zároveň platí, že k nehodě by došlo i při rychlosti povolené, což tvrdí Ústavní posudek, tak vyšší rychlost nelze považovat za příčinu dopravní nehody, a její zavinění tak nelze spatřovat na straně obžalovaného. Obžalovaný podává odvolání i do výroku o náhradě škody, kterým soud uložil obžalovanému povinnost zaplatit poškozené spol. Pxxx xxy a.s. IČO: xxx, se sídlem Xxx, Xxx xxx, částku 8 430,50 Kč. Nesprávnost tohoto výroku spatřujeme v přiznání částky ve výši 100% z částky, uplatněné poškozenou Pxxx xxy a.s., za situace, kdy i sám soud I. stupně konstatuje vysokou míru spoluzavinění poškozených na vzniku nehody, a tím i na vzniku škody. Toto spoluzavinění je nutno promítnout i do výše případně přiznané částky.

7. Navrhl, aby odvolací soud napadený rozsudek zrušil a obžalovaného obžaloby zprostil.
8. **Státní zástupce** uvedl, že odvolání směřuje proti výroku o vině i trestu, a to v neprospěch obžalovaného. S tímto není možné v plném rozsahu souhlasit. Prvoinstanční soud na základě revizního ústavního znaleckého posudku z oboru dopravy skutkový děj upřesnil s tím, že obžalovaný O. J. dne xxx v 21:03 hodin v xxx, xxx ulici, jako řidič služebního osobního motorového vozidla Škoda Superb, rz: xxx, během cesty v rámci svého zaměstnání, přijížděl levým jízdním pruhem ke křižovatce s xxx ulicí rychlostí 102 km/h, kterou udržoval i v dobu rozsvícení žlutého světelného signálu signalizačního zařízení, když se jeho vozidlo nacházelo ve vzdálenosti přibližně 51 m od vyznačeného přechodu pro chodce s tím, že ve vzdálenosti přibližně 43,9 m od tohoto přechodu z důvodu snížení rychlosti před ním jedoucího vozidla, od něž udržoval vzhledem ke své rychlosti nebezpečný časový odstup pouze kolem 1 sekundy, začal prudce brzdit a ve vzdálenosti kolem 23 m od přechodu v rychlosti 84 km/h přejíždět z levého jízdního pruhu do prostředního jízdního pruhu, přičemž když záhy spatřil na přechodu pro chodce přecházet ze svého pohledu zprava doleva na světelný signál pro chodce „stůj“ poškozené M. G., nar. xxx a S. K., nar. xxx, z důvodu takto vysoké nájezdové rychlosti svoje vozidlo neubrzdil a do poškozených

jeho přední části narazil v rychlosti 49 km/h, čímž poškozenému M. G. způsobil zranění, které jej omezovalo v obvyklém způsobu života nemožností plně našlapovat a nutností používal berle po dobu nejméně 12 týdnů, a poškozenému S. K. způsobil mnohočetná poranění, jejichž následkem došlo dne xxx v 05:38 hodin k úmrtí poškozeného. Přesto, že v průběhu dokazování v hlavním líčení byla zjištěna závažnější porušení pravidel silničního provozu ze strany obžalovaného, než jaká byla popsána v obžalobě, změnil prvoinstanční soud právní kvalifikaci jednání, které je obžalovanému kladeno za vinu, na přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku v jednočinném souběhu s přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, což odůvodnil tím, že příjezdová rychlost vozidla obžalovaného nebyla výlučnou příčinou dopravní nehody, neboť příčinou následku bylo také jednání poškozených, kteří světelně řízenou křižovátku s několika jízdními pruhy ve všech směrech přecházeli na červenou pro jejich směr chůze. Soud uzavřel, že jednu ze dvou hlavních příčin kauzálních pro způsobení trestněprávního následku, na němž se obě tyto příčiny podílely přibližně stejnou měrou, prokazatelně způsobil obžalovaný, přičemž druhou z těchto příčin soud přičetl na vrub samotným poškozeným. Prvoinstanční soud poukazuje na konstantní judikaturu Nejvyššího soudu a jeho posuzování obdobných případů ve smyslu gradace příčinné souvislosti, kdy je nezbytné, aby hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy bylo v souladu s principem gradace příčinné souvislosti (8 Tdo 1304/2017). Jestliže při vzniku následku spolupůsobilo více příčin, je nutné z hlediska povahy znaku porušení důležité povinnosti vždy zkoumat konkrétní okolnosti skutku a zvláště hodnotit význam a důležitost každé příčiny pro vznik následku. Je-li tudíž rozhodující příčinou způsobení následku např. významné spoluzavinění poškozeného či jiné zásadní okolnosti (příčiny), nelze zpravidla dovodit, že pachatel spáchal trestný čin tím, že porušil důležitou povinnost, která mu byla uložena zákonem (viz. usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016 sp. zn. 15 Tdo 944/2015, uveřejněné pod č. 32/2016 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek). Aplikací právě řečeného tak prvoinstanční soud dospěl k závěru, že v projednávané věci je nutné zohlednit ve smyslu zásady gradace příčinné souvislosti, že na způsobení nehody působily přibližně stejnou měrou dvě významné příčiny, přičemž v řízení bylo prokázáno, že obžalovaný odpovídá toliko za jednu z nich. Tento závěr Obvodního soudu pro Prahu 7 však není v souladu s usnesením Městského soudu v Praze ze dne 11. 8. 2022, sp.zn. 8 To 193/2022, kterým bylo podle § 256 tr. řádu zamítnuto odvolání obžalovaného P.H. proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 7, sp.zn. 24 T 40/2022, jímž byl obžalovaný P.H. uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku, kterého se dopustil tím, že za prakticky stejných skutkových okolností, kdy jedinými rozdíly jsou o 1,9km/h nižší nájezdová rychlost obžalovaného O. J. , a pohyb poškozeného chodce v opačném směru (zleva doprava) po přechodu pro chodce, který se nachází až za křižovátkou xxx ulice s xxx ulici. Městský soud se v uvedené věci s námitkou obhajoby, odkazující na usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016 sp. zn. 15 Tdo 944/2015, vypořádal s tím, že konstatoval, že nalézací soud vzal v potaz zavinění poškozeného, jehož jednání je i součástí popisu skutku, kdy zavinění poškozeného bylo spolupůsobícím faktorem, avšak jeho význam byl v porovnání s kauzálně primárním a dominantním pochybením obžalovaného mnohem menší. V této souvislosti musím poznamenat, že prvoinstanční soud správně konstatoval nesoulad právní věty s právní kvalifikací v obžalobě, kdy právní věta odpovídala kvalifikaci podle § 143 odst. 1, odst. 3 r. zákoníku, avšak skutek byl kvalifikován podle § 143 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku. K tomuto pochybení došlo z toho důvodu, že v průběhu koncipování obžaloby bylo zvažováno, zda jednání obžalovaného naplnilo zákonný znak hrubého porušení zákonů o bezpečnosti dopravy či nikoli, a to z hlediska množství porušených povinností řidiče a míry závažnosti těchto pochybení, přičemž došlo k opomenutí upravit právní větu dle použité kvalifikace. K užití právní kvalifikace podle § 143 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku v obžalobě bylo nakonec přistoupeno proto, že překročení rychlosti obžalovaným, stanovené podle původního znaleckého posudku z oboru dopravy, odvětví silniční dopravy, nedosáhlo takové intenzity, že by podle hlavy VI zák. č. 361/2000.Sb, o silničním provozu, odůvodňovalo uložení zákazu řízení. Tato úvaha však na základě výsledků revizního ústavního

znaleckého posudku, provedeného v hlavním líčení, již neplatí. Revizní znalecký posudek nejenže stanovil rychlost vozidla, řízeného obžalovaným, na nejméně 101 km/h, (více než dvojnásobná oproti nejvyšší povolené rychlosti v daném úseku) ale zároveň stanovil, že v průběhu jízdy došlo k rozsvícení světelného signálu „pozor!“ na semaforu v čase 2,453s před střetem, kdy se vozidlo, řízené obžalovaným, nacházelo 54m před místem střetu, tedy 45,6m před příčnou čarou, označující hranici přechodu pro chodce (místo střetu se nachází 8,4m za touto čarou - viz. tab. 2 znaleckého posudku). Jak již bylo uvedeno, jedná se o prakticky totožnou situaci, v jaké jak Obvodní soud pro Prahu 7 pod sp.zn. 24 T 40/2022, tak Městský soud v Praze pod sp.zn. 8 To 193/2022, shledali naplnění skutkové podstaty přečinu podle § 143 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku. U obžalovaného O. J. pak navíc došlo k porušení další povinnosti, neboť nedodržel bezpečnou vzdálenost od před ním jedoucího vozidla, kterému se sice poté, co začalo prudce brzdit, dokázal vyhnout, avšak pouze za cenu absolutní ztráty možnosti relevantně reagovat na dopravní situaci, která byla příčinou tohoto brždění. Při takto flagrantním a dominantním vícečetném porušení povinností obžalovaného, nemůže být chování poškozených, resp. jejich porušení povinností v kontextu všech okolností nastalé situace považováno za rovnocennou a významnou příčinu následku. Je nutno zdůraznit, že obžalovaný se pohyboval extrémní rychlostí v hustě osídlené a dopravně vytížené (včetně MHD) oblasti hl. města, kdy si vzhledem ke znalosti tohoto úseku musel být vědom toho, že se rychlostí řítí do křižovatky, kterou kříží dva přechody pro chodce. Přesto nevěnoval dostatečnou pozornost tomu, co se v křižovatce děje a dění na přechodu pro chodce, který má být chráněn zvýšenou ostražitostí řidičů motorových vozidel bez ohledu na dopravní situaci. Přitom, ač viditelnost a přehlednost křižovatky byly na náležité úrovni, poškozené přehlédli, k čemuž opět přispěl jeho nedostatečný odstup od před ním jedoucího vozidla. Z hlediska zavinění poškozených a jejich spolupůsobení na následek platí, že svým jednáním přispěli k následku, když se nerozhledli a vstoupili na červený světelný signál na přechod, avšak význam porušení dopravních předpisů poškozenými oproti intenzivnímu porušení předpisů obžalovaným je mnohonásobně menší, kdy do vozovky nevstupovali nečekaně do vozovky mimo přechod, nečinili náhlé, nečekané pohyby atp. V této souvislosti připomíná, že ve znaleckém posudku je konstatováno, že s ohledem na směr pohybu vozidel směrem k chodcům pro ně bylo vyhodnocení vysoké rychlosti vozidel obtížné. Domnívá se proto, že vzhledem ke konkrétním okolnostem daného případu nemá podíl jednání poškozených na způsobeném následku tak významný vliv, aby odůvodnil použití právní kvalifikace jednání obžalovaného podle základní skutkové podstaty. Na základě výsledků dokazování, zejména s ohledem na závěry revizního ústavního znaleckého posudku z oboru dopravy a s poukazem na výše uvedená soudní rozhodnutí má za to, že jednání obžalovaného O. J. naplnilo znaky skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku v jednočinném souběhu s přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku.

9. Navrhl, aby Městský soud v Praze napadený rozsudek podle § 258 odst. 1 písm. d) tr. řádu zrušil a věc vrátil soudu prvního stupně.
10. **Městský soud v Praze jako soud odvolací ve smyslu § 254 odst. 1 tr. řádu přezkoumal z podnětu podaných odvolání zákonnost a odůvodněnost všech výroků napadeného rozsudku, proti nimž byla podána odvolání, jakož i správnost postupu řízení, které napadanému rozsudku předcházelo, a to z hlediska vytýkaných vad, přihlížel přitom i k vadám, které odvoláními vytýkány nebyly, pokud mohly mít vliv na správnost výroků, proti nimž byla podána odvolání, a shledal, že odvolání jsou důvodná.**
11. Pokud jde o řízení, jež napadenému rozsudku předcházelo, odvolací soud se přesvědčil, že v řízení nebyly zjištěny procesní vady, které by mohly mít vliv na správnost či zákonnost rozhodnutí a které by samy o sobě vedly ke zrušení napadeného rozhodnutí. V hlavním líčení byla dodržena všechna zákonná ustanovení, včetně těch, která mají zabezpečit právo obviněného/obžalovaného na obhajobu, a která zajišťují zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Nálezací soud provedl všechny dostupné důkazy v rozsahu potřebném pro rozhodnutí v souladu s ustanovením § 2 odst. 5 tr. řádu.

12. Podle § 2 odst. 5 tr. řádu orgány činné v trestním řízení postupují v souladu se svými právy a povinnostmi uvedenými v tomto zákoně a za součinnosti stran tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro jejich rozhodnutí. Doznání obviněného nezbavuje orgány činné v trestním řízení povinnosti přezkoumat všechny podstatné okolnosti případu. V přípravném řízení orgány činné v trestním řízení objasňují způsobem uvedeným v tomto zákoně i bez návrhu stran stejně pečlivě okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch osoby, proti níž se řízení vede. V řízení před soudem státní zástupce a obviněný mohou na podporu svých stanovisek navrhopvat a provádět důkazy. Státní zástupce je povinen dokazovat vinu obžalovaného. To nezbavuje soud povinnosti, aby sám doplnil dokazování v rozsahu potřebném pro své rozhodnutí. V tomto směru lze konstatovat, že soud I. stupně dostal svému úkolu a dokazování v potřebném rozsahu provedl.
13. Podle § 2 odst. 6 tr. řádu orgány činné v trestním řízení hodnotí důkazy podle svého vnitřního přesvědčení založeného na pečlivém uvážení všech okolností případu jednotlivě i v jejich souhrnu.
14. Pokud jde o **skutková zjištění** nalézacího soudu, je nutno uvést, že hodnocení důkazů je výhradní doménou soudu nalézacího a odvolací soud není oprávněn do tohoto hodnocení jakkoli zasahovat, a pokud, tak pouze zcela výjimečně, zejména pokud je hodnocení důkazů v rozporu s obsahem provedených důkazů, pokud by hodnocení bylo vedeno pouze jednostranně (ať ve prospěch nebo v neprospěch obžalované) či pokud by odporoval logice. Nic z uvedeného v projednávaném případě shledáno nebylo.
15. Nalézací soud v rámci hlavního líčení provedl veškeré potřebné a dostupné důkazy v rozsahu nezbytném ke zjištění skutkového stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Ve svém rozhodnutí jednotlivé důkazy náležitě označil, uvedl je a současně uvedl, co konkrétně z těchto důkazů vyplývá, zejména pak ve vztahu k otázce skutkových zjištění jako takových.
16. Naopak, je třeba dodat, že nalézací soud doplnil dokazování v potřebném rozsahu s ohledem na situaci, která nastala provedením důkazu – znaleckým posudkem z oboru dopravy silniční a městské, ekonomiky, ceny a odhady motorových vozidel, strojírenství, autoopravárenství, zpracovaného znalcem Ing. Oto Kühnem a výsledkem tohoto znalce v hlavním líčení. Jak je zřejmé, znalec nebyl schopen dostatečně reagovat na dotazy soudu a stran, vznikly pochybnosti o věrohodnosti jeho znaleckého posudku, a tedy jeho závěrů. Proto nalézací soud zcela správně přibral k vypracování revizního znaleckého posudku. Tento posudek byl vypracován Vysokým učením Technickým v Brně, Ústavem soudního inženýrství. V hlavním líčení následně byli vyslechnuti jeho zpracovatelé, Ing. Albert Bradáč, CSc., a Ing. Michal Křížák, kteří oba byli řádně před podáním úkonu poučeni o trestních následcích ve smyslu § 106 tr. zákoníku a oba současně složili slib podle § 5 odst. 2 zákona č. 254/2019 Sb. Zejména na základě závěrů tohoto (revizního) znaleckého posudku nalézací soud jednak provedl dílčí změny v popisu skutku oproti obžalobě tak, aby popis odpovídal skutečně správně zjištěným okolnostem, a tedy na základě tohoto znaleckého posudku nalézací soud dospěl k závěru o vině obžalovaného.
17. Je nutno zdůraznit, že nalézací soud se velice pečlivě v rámci odůvodnění svého rozhodnutí zabýval obsahem jednotlivých důkazů, co z těchto důkazů konkrétně vyplývá. Veškeré provedené důkazy hodnotil z hlediska skutkových zjištění velice pečlivě a podrobně a způsobu konečného hodnocení důkazů tak nelze vůbec ničeho vytknout. Lze vyzdvihnout, že nalézací soud, na rozdíl od státního zastupitelství, postupoval v rámci hlavního líčení důsledně a za situace, kdy bylo zřejmé, že nemůže obstát základní důkaz, znalecký posudek znalce Ing. Kühna, nespokojil se s tímto znaleckým posudkem a dokazování doplnil o znalecký posudek revizní. Odvolací soud se zcela ztotožnil se skutkovými závěry soudu I. stupně. V detailech tak lze odkázat na odůvodnění napadeného rozsudku.
18. S ohledem na výpovědi účastníků, tedy obžalovaného, svědka L., a dále s ohledem na podaná vysvětlení dalších osob – M. G., E. D. a S. K., a dále svědků V. V. a J. K.. Dále soud vycházel z odborných závěrů znalce Ing. Kühna (ovšem s výhradami, které následně též zmínil a které

vznesli další znalci), a zejména pak ze závěrů revizního znaleckého posudku a z výpovědi jeho zpracovatelů, v hlavním líčení slyšených v pozici znalců. Co se pak týče zjištění stran zjištěných poranění poškozených a příčiny úmrtí jednoho z nich, soud vycházel z lékařských zpráv a ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství. Obžalovaný popřel, že by se dopustil jakéhokoliv jednání, které by bylo (s výjimkou překročení nejvyšší povolené rychlosti) možno posuzovat z trestně právního hlediska, na tomto názoru setrval i ve svém odvolání, jímž se domáhá zrušení napadeného rozsudku a zproštění obžaloby. Nalézací soud zcela správně shledal obhajobu v této části zcela nedůvodnou. Nalézací soud rovněž, plně v souladu s provedeným dokazováním, konstatoval, že poškození svým jednáním rovněž porušili dopravní předpisy, neboť na předmětném přechodu přecházeli, přestože jim svítil světelný signál „Stůj!“ (tzv. svítila jim červená).

19. Podstatnou částí obhajoby a odvolání obžalovaného je konstatování, že toliko překročil nejvyšší povolenou rychlost v místě (dokonce, oproti reviznímu znaleckému posudku, ale i původního znaleckého posudku) setrvává na svém tvrzení, že nejvyšší povolenou rychlost nepřekročil tak, jak je v posudcích uvedeno. Pod tíhou závěrů obou znaleckých posudků nakonec alespoň připustil, že skutečně nejvyšší povolenou rychlost překročil, když původně stále tvrdil, že jel maximálně do 50km/h. Další podstatnou částí obhajoby je jeho tvrzení, že za nehodu je odpovědný (kromě chodců, kteří přecházeli na svítilí červený signál pro chodce) svědek L. svým neočekávaným a prudkým (maximálním) brzděním těsně před přechodem. Obžalovaný setrvává na své obhajobě, že byl schopen reagovat na jízdu vozidla před ním jedoucího, což ostatně potvrzuje podle něho fakt, že do vozidla za této situace nenarazila, ale že se mu podařilo provést úhybný manévr. Teprve za této situace zaregistroval na tomto přechodu chodce, ale střetu již nebyl schopen objektivně zabránit.
20. Nalézací soud se s obhajobou obžalovaného vypořádal zcela správně, přičemž své závěry staví právě zejména na závěrech (a výpovědích, velmi podrobných a obsažných) revizního znaleckého posudku, ale ostatně část z těchto závěrů vyplývá i z výpovědi slyšených svědků i obžalovaného.
21. Z provedených důkazů jednoznačně vyplynulo, že předmětné době obžalovaný pracoval jako přímý podřízený místopředsedy představenstva a ředitele pro strategii a projektové řízení poškozené spol. Pxxx xxyy, a.s., přičemž v rámci plnění pracovních povinností řídil služební vozidlo Škoda Superb, rz xxx, které měl přidělené jeho přímý nadřízený. Dne xxx byl obžalovaný pověřen nadřízeným k vyzvednutí z pracovní schůzky v době kolem 21:30 hodin. V čase kolem 21:00 hodin projížděl xxx xxx po dvouproudé silnici v ulici xxx, postupně přecházející do ulice xxx, v ulici xxx přijížděl levým jízdním pruhem ke křižovatce s ulicí xxx. Namísto maximální povolené rychlosti 50 km/h v uvedeném prostoru jel rychlostí kolem 102 km/h, a to v těsném závěsu (tedy v nebezpečně krátkém časovém odstupu, a tedy i vzdálenosti) za vozidlem BMW řady 7 rz xxx, které řídil V. L., který se rovněž ke křižovatce blížil ve vysoké nájezdové rychlosti kolem 100 km/h. Jak bylo naznačeno výše, obžalovaný za jeho vozidlem s přihlédnutím k rychlosti, jakou se obě vozidla pohybovala, nedodržel bezpečný odstup. Významným porušením povinností chodců, mj. poškozených M. G. a S. K., kteří nevěnovali pozornost silničnímu provozu a vstoupili na přechod pro chodce na předmětné křižovatce přes rozsvícený signál „stůj“, došlo k tomu, že svědek L. byl nucen nakonec prudce brzdít, aby zabránil hrozícímu střetu s chodci. Jak uvedl nalézací soud, v důsledku takto vysoké příjezdové rychlosti vozidla BMW a vozidla obžalovaného, a rovněž v důsledku zásadního pochybení chodců (porušení povinností), a v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti vozidla obžalovaného od vozidla svědka L., došlo k dopravní nehodě – obžalovaný zareagoval na před ním brzdící vozidlo prudkým vybočením do prostředního pruhu (vpravo ve směru jízdy), v němž teprve zaregistroval přítomnost chodců na přechodu. Obžalovaný chodce srazil, přičemž nájezdová rychlost v okamžiku střetu s chodci činila 49km/h.. Důsledkem této tragické události bylo způsobení vážných poranění obou poškozených vozidlem obžalovaného (viz popis ve skutkové větě shora + viz znalecký posudek), která v případě poškozeného S. K. vedla k jeho následnému úmrtí v době nemocniční hospitalizace dne xxx v 5:38 hodin.

22. Jak bylo již naznačeno výše, odvolací soud v podrobnostech může odkázat na podrobnou argumentaci soudu nalézacího, s níž se v plném rozsahu ztotožňuje. Z revizního znaleckého posudku vyplynulo, že závěry znalce Ing. Kühna lze považovat za technicky nepřijatelné. Významnou skutečností pro posouzení celého nehodového děje je posouzení významně delšího časového (a tedy prostorového) úseku před vlastním okamžikem střetu. To předchází znalec neučinil dostatečně komplexně. Jak je zřejmé z obsahu znaleckého revizního posudku, byly použity širší technické možnosti. Podstatné však je, že nově přibrání znalci provedli celou řadu komparací videozáznamů s markanty na vozovce a v okolí, přičemž mohli s vysokou přesností provést konečné výpočty drah a časů. Na základě právě těchto podrobných analýz byl odvozen technicky přijatelný průběh nehodového děje, odpovídající kamerovým záznamům, zadokumentovanému poškození vozidla a svědeckým výpovědím. Vozidla BMW a Škoda se v úseku od vjezdu do záběru kamery 500065 (okamžik, kdy byla viditelná přední světla vozidel pod mostem ulice xxx) až do počátku brzdění pohybovala průměrnou rychlostí cca 102km/h. Vozidlo Škoda se nacházelo 0,8 až 1,0 sekundy za vozidlem BMW, což při dané rychlosti odpovídá vzdálenosti cca 17 až 23m mezi přední částí vozidla Škoda a zadní částí vozidla BMW. Chodci jdou v pořadí D., K., G. vydali na přechod v době, kdy pro jejich směr pohybu svítil červený signál, v čase 9,1 až 7,7 sekundy před střetem. Řidič vozidla BMW reagoval na pohyb chodců, když se títo nacházeli v pravé části prostředního jízdního pruhu v čase 3,8 sekundy před střetem. Následně řidič vozidla BMW intenzivně začal brzdit. Na toto brzdění nejspíše reagoval řidič vozidla Škoda a rovněž začal intenzivně brzdit a následně také vyhybat do prostředního jízdního pruhu. První chodec se 1,8 sekundy před střetem rozeběhl vpřed, ostatní chodci se zastavili těsně před hranicí levého jízdního pruhu a couvli zpět do prostřední části prostředního jízdního pruhu. Během vyhybání řidič vozidla Škoda mohl poprvé spatřit chodce, kteří couvali zpět. Místo střetu byl cca 3,2 až 3,6m před VBM a 5,1 až 5,5m od levého kraje vozovky, v zadní části přechodu pro chodce v prostřední části prostředního jízdního pruhu. K otázce možností odvrácení střetu účastníky nehody znalci uzavřeli: Chodci samozřejmě měli možnost střetu zabránit tak, že by nevstupovali na přechod v době, kdy jim svítil červený signál, nebo tak, že by se zastavili předtím, než řidič vozidla BMW začal na jejich pohyb reagovat brzděním a umožnili tak vozidlům průjezd levým jízdním pruhem. Podle znalců řidič vozidla Škoda společně s řidičem vozidla BMW a jeho způsobem jízdy, měl velké množství možností zabránění střetu díky tomu, že se před počátkem brzdění pohyboval velmi vysokou rychlostí přes 100km/h. Mezi možnostmi zabránění střetu lze uvažovat varianty, kdy by se vozidlo Škoda pohybovalo rychlostí do 70km/h, kdyby se v okamžiku reakce řidiče vozidla BMW pohybovalo vozidlo Škoda z odpovídající polohy rychlostí 94km/h {řidiči by v těchto rychlostech stihli zastavit pře přechodem (vozidlo BMW) resp. před střetem (vozidlo Škoda)}, kdyby se vozidlo Škoda nacházelo ve větší vzdálenosti za vozidlem BMW, nebo kdyby se obě vozidla pohybovala rychlostí 50km/h a jejich řidiči jen mírně zpomalili v reakci na pohyb chodců, čímž by chodci přešli vozovku ještě před projetím vozidel. Znalci rovněž uvedli, že v případě řešení možností odvrácení střetu nelze zcela oddělit pohyb vozidla Škoda od pohybu vozidla BMW a reakce jeho řidiče, proto jsou možnosti odvrácení střetu řešeny i ve vztahu k pohybu vozidla BMW. Znalci jako technicky nepřijatelnou vyhodnotili výpověď svědků, že vstupovali do vozovky na zelený signál, jinak však lze jejich výpovědi hodnotit jako technicky přijatelné. U obou řidičů znalci vyhodnotili jako technicky nepřijatelná jejich tvrzení stran rychlosti jízdy (obžalovaný i svědek popírají zásadní překročení maximální povolení rychlosti). Skutečná rychlost byla dvojnásobná oproti v místě stanovených 50km/h. Je technicky přijatelné, že v daném okamžiku již řidiči nevyhodnotili změnu signálu na žlutý 2,4 sekundy před střetem v době, kdy již řidič vozidla BMW intenzivně brzdil a řidič vozidla Škoda na toto brzdění reagoval. Znalci dále uzavřeli, že v případě řidiče vozidla Škoda – obžalovaného – je technicky nepřijatelné jeho tvrzení, že začal brzdit až poté, co spatřil chodce. Aby vozidlo Škoda mohlo zastavit tam, kde zastavilo, jeho řidič musel začít brzdit již v reakci na brzdění vozidla BMW. Nicméně jako technicky přijatelné naproti tomu hodnotili tvrzení obžalovaného, že mohl chodce vidět až těsně před střetem v okamžiku, kdy se vyhybal vozidlu BMW. Ze znaleckého posudku rovněž vyplynulo, že chodci měli ztíženou možnost posoudit

skutečnou rychlost vozidel, a to s ohledem na skutečnost, že vozidla přijížděla přímo, nikoli příčně, kdy by měli možnost rychlost posoudit snazší. Z videozáznamu, s nímž se i odvolací soud seznámil, je zcela zřejmý způsob jízdy jak vozidla BMW (svědek L.), tak vozidla Škoda (obžalovaný). z tohoto záznamu je velmi dobře zřetelné, jak po uvedené komunikaci směrem ke kameře přijíždí ve dvou pruzích vozidla, přitom v jízdním pruhu vpravo ve směru jízdy obžalovaného a svědka L. jede kolona pomalu jedoucích vozidel, přičemž vozidla obžalovaného a svědka jedoucí vlevo od této kolony (ve směru jízdy obžalovaného), tuto kolonu míjí výrazně vyšší rychlostí. Současně je z videozáznamu patrné, že v uvedeném místě je i dočasné omezení spočívající v záboru pravého jízdního pruhu v důsledku stavebních prací (obdobně jako v protisměru).

23. Co se následků týče, bylo prokázáno, že následkem nehodového děje bylo v případě poškozeného M. G. způsobení zlomeniny vnitřního hrbolu a mezihrbolové vyvýšeniny holenní kosti vlevo, kožní oděrky na čele a pohmoždění a kožní oděrky horní části pánve. Toto poranění poškozeného omezovalo v obvyklém způsobu života nemožností na poraněnou končetinu plně našlapovat a nutností používat berle po dobu nejméně 12 týdnů. V případě poškozeného S. K. byly způsobeny krevní výrony měkkých pokrývek lebních, mnohočetné až mozaikovitě zlomeniny klenby lební s maximem v levé temenotýlní krajině, s vpáčenou tříštivou zlomeninou, krevní výrony spánkových svalů, subdurální krevní výron nad levou mozkovou polokoulí, těžký otok mozku, difúzní tečkovité krevní výronky při pohmoždění mozku, krevní výrony ve středových jádrech mozku a ve Varolově mostě, pohmoždění mozku, úrazové podomozečnicové krvácení, zlomeniny spodiny lební ve všech jamách, oděrky, řezné ranky, a krevní výrony obličeje, brýlovité krevní výrony obou očí, oděrky ve vlasaté části hlavy v levé týlní krajině, zlomeninu horního okraje pravé očníce, pohmoždění obou plic, otok a překrvení plic, rozestup spony stydké, krevní výronky malé pánve, tržnězhmožděnou ránu s navazující oděrkou levého lokte, nečetné oděrky a krevní výronky dolních končetin, krevní výrony v podkoží kolem levé kolenní česky, subperiostální krevní výrony u zevního kondylu stehenní kosti vlevo, kdy následkem těchto zranění došlo dne xxx v 05:38 hodin k úmrtí S. K..
24. Aniž by odvolací soud na tomto místě znovu opakoval velice podrobnou a věcnou argumentaci soudu nalézacího, na tuto v podrobnostech odkazuje. Odvolací soud ve vlastním popisu skutku neshledal žádných pochybení, a jak bylo již konstatováno výše, skutková zjištění jsou zcela správná, náležitě odůvodněná a podložená velmi pečlivě zpracovanými a vyhodnocenými důkazy. Obhajoba obžalovaného byla v podstatné části vyvrácena.
25. Odvolací soud však nesdílí konečné závěry soudu I. stupně stran použité **právní kvalifikace**. Avšak i v této části je třeba uvést, že se hodnocením otázky zavinění ze strany obžalovaného zabýval nalézací soud velice podrobně, přičemž rovněž odkazoval na příslušnou judikaturu, z níž mimo jiné i citoval. Velice pečlivě se zabýval obecnými otázkami prokázání příčinné souvislosti mezi jednáním obžalovaného a jeho následkem v podobě těžké újmy na zdraví a v usmrcení z nedbalosti, otázkami přerušení příčinné souvislosti a taktéž otázkou tzv. gradace příčinné souvislosti. Obecné zásady jsou zmíněny v bodě 13. odůvodnění napadeného rozsudku. Nalézací soud uvedl, že pro posouzení trestní odpovědnosti obžalovaného samotné překročení maximální povolené rychlosti v daném úseku nepostačuje, a proto se zabýval zejména otázkami, zda jednání obžalovaného, tj. více jak dvojnásobné překročení maximální povolené rychlosti v daném úseku, bylo skutečně příčinou dopravní nehody, a pokud ano, zda bylo příčinou výlučnou či jednou z mnoha dalších příčin, v jejichž důsledku došlo ke způsobení trestněprávního následku, resp. jak byla tato příčina pro způsobení tohoto následku významná (otázka příčinné souvislosti), zda byl způsobený následek pokrytý zaviněním obžalovaného či jiné osoby, a pokud ano, v jaké formě (otázka zavinění), a konečně do jaké míry se na vzniku nehody podílelo chování poškozených nerespektujících pravidla silničního provozu. Pokud jde o otázku příčinné souvislosti mezi vysokou příjezdovou rychlostí vozidla obžalovaného a vznikem dopravní nehody, odvolací soud souhlasí se závěrem soudu nalézacího, pokud tuto rychlost (dvojnásobně převyšující maximální povolenou rychlost v daném místě) hodnotil jako významnou příčinu způsobení nehody, tj. příčinu relevantní

pro způsobení trestněprávního následku. Správně konstatoval, že obžalovaný svou velmi rychlou jízdou, tj. jízdou neohleduplnou, porušil obecné povinnosti účastníka silničního provozu podle § 4 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a zároveň flagrantně povinnost řidiče jet v obci rychlostí nejvýše 50 km/h podle § 18 odst. 4 téhož zákona podle odvolacího soudu též § 18 odst. 1 cit. zákona) a také povinnost dodržovat dostatečný odstup od před ním jedoucího vozidla podle § 19 odst. 1 téhož zákona. Rovněž odvolací soud souhlasí s argumentací nalézacího soudu, že příjezdová rychlost vozidla obžalovaného nebyla příčinou výlučnou, neboť příčinou následku bylo také jednání poškozených, když současně zcela správně uvedl, že poškozené je rovněž nutné považovat za účastníky silničního provozu, neboť podle § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je účastníkem tohoto provozu každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Konkrétní povinnosti chodů potom vymezuje § 4 téhož zákona mj. tím, že chodec má jako účastník silničního provozu kromě jiné povinnosti chovat se ohleduplně a ukázněně, svým jednáním neohrožovat život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými zákonem o provozu na pozemních komunikacích, a řídit se světelnými, příp. i doprovodnými akustickými signály. Odvolací soud plně sdílí argumentaci, že všechny tyto povinnosti poškození popsáním vstupem do frekventované křižovatky s několika jízdnicími pruhy ve všech směrech křižovatky jednoznačně porušili. Vstoupili bez rozhlédnutí sena přechod přes jim svítící světelný signál „Stůj!“ Lze též souhlasit s tím, že poškození tím vystavili nebezpečí nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu, a dále s konstatacím, že obecně platí, že chodci se před vstupem na vozovku musí přesvědčit, jestli ji mohou bezpečně přejít, aniž by ohrozili sebe či ostatní účastníky silničního provozu – jak je z videozáznamu zřejmé, toto neučinili, vstoupili do vozovky bez rozhlédnutí. Pokud nalézací soud uvedl, že rovněž musí brát ohled na vzdálenost a rychlost jízdy příjezdějících vozidel, a při přecházení musí sledovat provoz a všimnout si i ostatních jízdnicích pruhů, i s tím lze v obecné rovině plně souhlasit, avšak v daném případě lze rovněž vzít v potaz i okolnost zmíněnou znalci, že možnost přesnějšího odhadu skutečné rychlosti blížících se vozidel byla snížena právě s ohledem na čelní pohled, takže chodci nemuseli přesně odhadnout rychlost vozidel. Nicméně je třeba setrvat na tom, že se nerozhlédli. Plně lze podpořit i další argument nalézacího soudu, že tyto povinnosti se sice od chodců vyžadují při vstupu na přechody bez signalizačního zařízení, ale že podle jeho názoru soudu je ale lze od nich pomyslně vyžadovat o to více, když se rozhodnou porušit své povinnosti a přecházet tzv. „na červenou“, tedy na přechodu se světelně řízeným provozem.

26. Odvolací soud se však již nemohl ztotožnit se závěrem, pokud soud I. stupně shledal, že jednu ze dvou hlavních příčin kauzálních pro způsobení trestněprávního následku, na němž se obě tyto příčiny podílely přibližně stejnou měrou, prokazatelně způsobil obžalovaný, přičemž druhou z těchto příčin soud přičítal na vrub samotným poškozeným. Odvolací soud nesouhlasí s tvrzením nalézacího soudu, že se obě příčiny podílely na konečném následku rovným dílem. Lze souhlasit, že pokud by poškození respektovali světelné signalizační zařízení křižovatky a nevstupovali na přechod, vozidlo obžalovaného by kolem nich projelo sice ve vysoké nepovolené rychlosti, ale nikomu by se nic nestalo. To ostatně konstatovali jako jednu z možností, jak předejít nehodovému ději. Nalézací soud uvedl, že by totiž bylo možné maximalisticky uvažovat, že kdyby jel obžalovaný povolenou rychlostí (v obci omezenou právě pro zabránění podobných nehod), s poškozenými by se na přechodu úplně míjel, protože ti by stačili přejít, jak zmiňovali mj. revizní znalci. Stačilo by přitom, pokud by obžalovaný jel jen o něco málo pomaleji, jak je vysvětleno shora, a ke střetu s poškozenými nemuselo dojít.
27. V tomto směru se však odvolací soud domnívá, že z hlediska konečného právního posouzení je právě tato část posuzovaného děje zásadní. Obhajoba mimo jiné naznačovala, že pochybením znalců, kteří se podíleli na vypracování revizního posudku, bylo, pokud se zcela nadbytečně zabývali posuzováním jízdy v oblasti okolo 300 metrů před místem nehody, když podle obhajoby takové posuzování není pro věc podstatné. Podle odvolacího soudu platí přesně opak. I sami znalci

ve svém revizním posudku uvedli jako jedno ze zásadních pochybení předchozího znaleckého posudku. Jak je zřejmé z podrobného odůvodnění napadeného rozsudku, nalézací soud jako příčiny nehodového děje a konečného následku spatřuje toliko v nepřiměřeně vysoké rychlosti jízdy obžalovaného a ve způsobu, jakým v rozporu s předpisy přecházeli chodci po přechodu. K tomu je však nutné dodat, že to nebyly pouze tyto dvě zásadní příčiny, ale je k nim třeba, a to na straně obžalovaného přičíst i další. Znovu je třeba zopakovat: Podle znalců řidič vozidla Škoda společně s řidičem vozidla BMW a jeho způsobem jízdy, měl velké množství možností zabránění střetu díky tomu, že se před počátkem brzdění pohyboval velmi vysokou rychlostí přes 100km/h. Mezi možnostmi zabránění střetu lze uvažovat varianty, kdy by se vozidlo Škoda pohybovalo rychlostí do 70km/h, kdyby se v okamžiku reakce řidiče vozidla BMW pohybovalo vozidlo Škoda z odpovídající polohy rychlostí 94km/h {řidiči by v těchto rychlostech stihli zastavit pře přechodem (vozidlo BMW) resp. před střetem (vozidlo Škoda)}, kdyby se vozidlo Škoda nacházelo ve větší vzdálenosti za vozidlem BMW, nebo kdyby se obě vozidla pohybovala rychlostí 50km/h a jejich řidiči jen mírně zpomalili v reakci na pohyb chodců, čímž by chodci přešli vozovku ještě před projetím vozidel.

28. Pokud jde o jednu z příčin – vysoká rychlost, dvojnásobně překračující limit v daném místě, je zřejmé, že touto rychlostí obžalovaný jel již v prostoru, kde na vozovce bylo vyznačeno dopravní omezení v důsledku stavebních prací. Tato okolnost mu nezabránila v tom, přizpůsobit svou rychlost nejenom v místě povolené rychlosti, ale samozřejmě i stavu a povaze vozovky, a tedy i k celkovým poměrům v provozu v daném místě. Přestože podle videozáznamu obžalovanému nic nebránilo se zařadit do prostředního jízdního pruhu, aniž by snížil rychlost, jel stále v levém jízdním pruhu. Obžalovaný nedbal toho, že před ním jedoucí vozidlo jelo obdobnou rychlostí, za tímto vozidlem si udržoval nepřiměřeně krátký jak časový, tak samozřejmě i prostorový úsek (0,8 až 1,0 sekundy, což odpovídá pouhým 17 až 33 metřům. Zcela jednoznačně tak nedodržel bezpečnou vzdálenost od před ním jedoucího vozidla. Obhajoba, že i přes to zareagoval jediné správně tím, že provedl uhýbací manévr, neobstojí. Obžalovaný tím, že nedodržel bezpečnou vzdálenost od před ním jedoucího vozidla, zbavil se tak i možnosti bezpečně sledovat provoz před sebou, zejména před před ním jedoucím vozidlem. Ostatně, i z revizního znaleckého posudku, z vizualizace, vyplývá, že obžalovaný mohl ve výhledu v čase 4,6 sekundy před střetem registrovat chodce předtím, než se dostali do zákrytu s před ním jedoucím vozidlem. Byť se v daném případě jednalo o podmínky ovlivněné tím, že se jednalo o večerní hodiny, nelze však ani tuto okolnost pominout v celkovém hodnocení. Porušení povinností, jichž se dopustil obžalovaný, je významně více, přičemž nelze vycházet z argumentu, že jejich dodržování by bylo maximalismem.
29. Odvolací soud shledal, že lze mít za to, že jednou z příčin, významných příčin vedoucích ke konečnému tragickému následku bylo samotné chování poškozených. Nicméně i přes jejich významné porušení povinností bylo možno střetu zabránit více v podstatě zcela zásadními možnostmi, jež je však převážně třeba požadovat po obžalovaném. Nemůže být považováno za jakýsi maximalismus, jak to označil nalézací soud, požadovat po obžalovaném, aby v obci, v noci, na frekventované komunikaci (i v noci, jak je zřejmé z videozáznamu) dodržoval předepsanou maximální povolenou rychlost. Argumenty rozvedené v bodě 22. odůvodnění rozsudku ohledně otázky v místě povolené maximální rychlosti a exkurz do minulosti s odkazem na jinou dříve povolenou maximální rychlost absolutně nelze přijmout a odvolací soud takovou argumentaci považuje za nepřikladnou. Kromě toho, že obžalovaný dvojnásobně překročil v místě maximální povolenou rychlost, choval se i jinak naprosto nezodpovědně, když v této rychlosti jel za jiným vozidlem, a to způsobem popsaným výše, který znalci jednoznačně označili za způsob nebezpečný, resp. když označili vzdálenost, kterou od před ním jedoucího vozidla udržoval za nebezpečnou (časové či vzdálenostní údaje viz výše). Je dále otázkou, z jakého důvodu takto jel, co mu bránilo v tom, aby přešel do vedlejšího jízdního pruhu. Pak by nemusel řešit prudké brzdění před ním jedoucího vozidla, rovněž by jistě mohl mít a měl přehled o tom, co se děje před ním, tedy by mohl registrovat chování poškozených – chování chodců, porušujících dopravní předpisy. Znalci se

vyjádřili k tomu, zda v dané situaci obžalovaný reagoval (či mohl reagovat) na oranžový světelný signál, nicméně, i v tomto případě je nutno mít za to, že by jistě neměl žádný problém registrovat tento signál, pokud by dodržel maximální povolenou rychlost a kdyby dodržoval bezpečnou vzdálenost od před ním jedoucího vozidla.

30. Odvolací soud tak z hlediska právní kvalifikace dospěl k odlišnému závěru oproti soudu nalézacímu, a to i při respektu argumentace citované judikatury (usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp.zn. 15 Tdo 944/2015). Podle odvolacího soudu, jednáním, jak bylo správně nalézacím soudem prokázáno, obžalovaný, i přes prokázaný podíl samotných poškozených na nehodovém ději a na následku tohoto děje, porušil povinnosti uložené mu v § 4 písm. a), b), § 18 odst. 1, odst. 4, § 19 odst. 1 a § 70 odst. 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, tedy svým jednáním kromě základní skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1tr. zákoníku a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku naplnil i znaky kvalifikované skutkové podstaty podle odst. 2 uvedených ustanovení, neboť jednoznačně jednak jinému z nedbalosti způsobil smrt a čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, a jednak jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví a čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona. Odvolací soud v tomto směru zásady posuzování rozvedené v uvedeném rozhodnutí velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu vztáhl k otázce, zda jednání popsané v napadeném rozsudku nemůže být posouzeno i podle ustanovení odst. 3 ustanovení § 143 tr. zákoníku a § 147 tr. zákoníku (spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, resp. kdo z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony).
31. **Podle jde o uložené tresty**, je třeba uvést následující. Obžalovanému byl uložen úhrnný trest odnětí svobod v trvání 15 měsíců. Jeho výkon mu byl podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 2 a půl roku (30 měsíců). Současně mu bylo uloženo, aby podle svých sil ve zkušební době uhradil způsobenou škodu. Současně mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 3 roků.
32. Dále bylo rozhodnuto o povinnosti obžalovaného nahradit společnosti Pxxx xxyy, a.s., částku 8 430,50 Kč, jakožto částku, kterou společnost uhradila jako spoluúčast odečtenou z pojistného plnění poskytnutou pojišťovnou Kooperativa pojišťovna, a.s. z havarijního pojištění. Podle odvolacího soudu lze jednak souhlasit s argumentací obhajoby, že při rozhodování soud nevzal v potaz skutečnost, že v rámci výroku o vině shledal zavinění nejen u obžalovaného, ale z 50% i u poškozených, jednak lze konstatovat, že o této povinnosti nemělo být rozhodováno právě s ohledem na celou řadu argumentů soudu nalézacího stran otázky odpovědnosti za škodu, když jednak byl nárok poškozené uplatněn zmatečně (není vůbec zřejmé, návrh měl týkat, když v návrhu na přiznání nároku na náhradu škody se hovoří o vypálených odpadkových koších...?), jednak z něho není zřejmé, jakým způsobem byla tato škoda vypořádána a projednána zaměstnavatelem obžalovaného. Co se týče výroku, jímž byli ostatní poškození odkázáni na řízení ve věcech občanskoprávních s jejich nároky na náhradu škody či nemajetkové újmy, byl tento výrok shledán správným a řádně odůvodněným. Ostatně, tento výrok ani není přímo napaden.
33. Podle § 258 odst. 1 písm. d), e), f) tr. řádu odvolací soud zruší napadený rozsudek, též ad d) bylo-li v přezkoumávané části rozsudku porušeno ustanovení trestního zákona, ad e) je-li uložený trest v přezkoumávané části rozsudku nepřiměřený, ad f) je-li rozhodnutí o uplatněném nároku poškozeného v přezkoumávané části rozsudku nesprávné.
34. Podle § 259 odst. 3 tr. řádu může odvolací soud rozhodnout sám rozsudkem ve věci, jen je-li možno nové rozhodnutí učinit na podkladě skutkového stavu, který byl v napadeném rozsudku správně zjištěn a popřípadě na základě důkazů provedených před odvolacím soudem doplněn nebo

změněn. Odvolací soud se může odchýlit od skutkového zjištění soudu prvního stupně jen tehdy, jestliže v odvolacím řízení ad a) provedl znovu některé pro skutkové zjištění podstatné důkazy provedené již v hlavním líčení, nebo ad b) provedl důkazy, které nebyly provedeny v hlavním líčení

35. Odvolací soud provedl doplňující důkaz předložením listiny – Oznámení o poskytnutí pojistného plnění z pojištění odpovědnosti (povinné ručení) pojišťovny Kooperativa pojišťovna, a.s., z něhož vyplývá, že na základě zjištěných skutečností bylo hrazeno pojistné plnění za duševní útrapy a náklady spojené s pohřbem v celkové výši 3 867 163 Kč (se zohledněním spoluviny zemřelého ve výši 50%), přičemž poškozeným A. K., D. B., Š. K., O. K., S. K. ml., K. K. a T. K., a dále D. B., P. B. a S. B. bylo vyplaceno každému 356 110 Kč, D. H. 125 000 Kč, M. K. 75 000 Kč. Dále byly uvedeny částky stran nákladů na pohřeb, úpravu hrobky a pohoštění.
36. Odvolací soud tak napadený rozsudek zrušil podle § 258 odst. 1 písm. d), e), f) tr. řádu a sám znovu rozhodl o vině obžalovaného skutkem, popsáním shodně se soudem I. stupně, avšak s upřesněním a s konstatováním porušení důležité povinnosti uložené mu podle zákona – konkrétně porušení povinnosti uložené mu v § 4 písm. a), b), § 18 odst. 1, odst. 4, § 19 odst. 1 a § 70 odst. 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Jednání obžalovaného kvalifikoval, jak je uvedeno výše ve výrokové části tohoto rozsudku.
37. Odvolací soud neshledal důvody pro zásah do trestu odnětí svobody včetně délky jeho zkušební doby, přestože obžalovaného uznal podle ustanovení přísnějšího, než kterým jej uznal vinným soud I. stupně. Odvolací soud má za to že i takto uložený trest zcela postačuje k zajištění jeho účelu. Bylo přihlédnuto k tomu, že obžalovaný dosud soudně trestán nebyl a žije jinak řádným životem. Nicméně se odvolací soud neshodl se soudem I. stupně stran výměry trestu zákazu činnosti. Odvolací soud si dovoluje zdůraznit skutečnost, že obžalovaný nemá dostatečný náhled nad způsobem, jakým uvedeného dne řídil motorové vozidlo. Obžalovaný není ochoten (při existenci celé řady zcela jasných důkazů) přijmout fakt, že se dopustil trestných činů. Svého jednání se dopustil v souvislosti s výkonem svého povolání, povolání řidiče. A co je podstatné, to je charakter jeho jednání, způsob jízdy. Je třeba připomenout, že obžalovaný je svým způsobem nezodpovědným řidičem, což vyplývá z jeho karty řidiče, v níž má celou řadu záznamů pro přestupky spočívající v porušení předpisů o maximální povolené rychlosti. Co je však zarážející, je fakt, že přestože se stal viníkem tragické nehody, která byla spáchána za situace, kdy flagrantně překročil maximální povolenou rychlost a způsobil smrt, již dne xxx (tedy dva měsíce po nyní projednávané trestné činnosti) byl postižen pro přestupek spočívající v překročení maximální povolené rychlosti v obci a dne xxx byl opět postižen za překročení maximální povolení rychlosti, dokonce v místě povolené rychlosti 130km/h jel rychlostí 178km/h. To jasně svědčí o jeho postoji, o jeho náhledu nad svým chováním řidiče. Odvolací soud tak shledal nepřiměřeně mírným trest zákazu činnosti a s ohledem na výše uvedené a s ohledem na následky jeho jednání uložil obžalovanému trest zákazu činnosti, zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 5 roků. Pokud jde o přiměřenou povinnost podle § 82 odst. 3 tr. zákoníku, odvolací soud i tuto povinnost ponechal, resp. znovu uložil, byť obžalovaný nebyl povinován podle § 228 odst. 1 tr. řádu nahradit škodu, nicméně pro účely posouzení možností osvědčení a s ohledem na skutečnost, že skutečně škodu způsobil svému zaměstnavateli, bylo mu uloženo, aby následně odpovídajícím způsobem vyčíslenou škodu podle svých sil uhradil ve zkušební době.
38. Pokud pak jde o výrok o náhradě škody, s ohledem, na již výše uvedené, kromě ostatních poškozených (příslušná pojišťovna a poškození z řad příbuzných zemřelého), na řízení ve věcech občanskoprávních odkázal odvolací soud i poškozenou společnost Pxxx xxyy, a.s.
39. Bylo tak vyhověno jak odvolání obžalovaného (toliko ve výroku o náhradě škody) a odvolání státního zástupce v neprospěch obžalovaného ve výroku o vině i trestu.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku není přípustný další řádný opravný prostředek. Lze však proti němu podat ve lhůtě dvou měsíců od jeho doručení dovolání prostřednictvím soudu, který ve věci rozhodoval v prvním stupni (§ 265e tr. řádu). O dovolání rozhoduje Nejvyšší soud (§ 265c tr. řádu). Právo podat dovolání přísluší nejvyššímu státnímu zástupci na návrh krajského nebo vrchního státního zástupce nebo i bez takového návrhu pro nesprávnost, kteréhokoliv výroku rozhodnutí soudu, a to ve prospěch i v neprospěch obviněného, dále obviněnému pro nesprávnost výroku rozhodnutí soudu, který se ho bezprostředně dotýká (265d odst. 1 tr. řádu). Obviněný tak může učinit pouze prostřednictvím obhájce (§ 265d odst. 2 tr. řádu). V dovolání musí vedle obecných náležitostí podání (§ 59 odst. 3 tr. řádu) být uvedeno, proti kterému rozhodnutí směřuje, který výrok, v jakém rozsahu i z jakých důvodů odvolatel napadá a čeho se domáhá, včetně konkrétního návrhu na rozhodnutí dovolacího soudu s odkazem na zákonné ustanovení § 265b odst. 1 písm. a) – l) nebo § 265b odst. 2, o které se dovolání opírá. Nejvyšší státní zástupce je povinen v dovolání uvést, zda je podává ve prospěch nebo v neprospěch obviněného. Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

Praha dne 5. prosince 2023

JUDr. Pavel Benda v.r.

předseda senátu