



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

(anonymizovaný opis)

Okresní soud v Bruntále rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Marka Stacha a přísedících [přísedící] v hlavním líčení konaném dne 31. ledna 2023

takto:

Obžalovaný

[celé jméno obžalovaného], [datum narození] v [anonymizována dvě slova] republika, občan [anonymizováno] republiky, řidič, trvale bytem [adresa], [anonymizováno] republika,

je vinen, že

dne 7. 2. 2022 kolem 07:25 hodin na silnici I/45 mezi obcemi [obec] a [obec], okr. [obec], jako řidič nákladního vozidla zn. Volvo [registrační značka] s návěsem zn. Koegel [registrační značka], porušil ustanovení § 18 odstavec 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, nepřizpůsobil rychlost jízdy vlastnostem vozidla a nákladu a klimatickým podmínkám, stavu a povaze komunikace, kdy na zledovatělé a neposypané vozovce jel tahačem s návěsem rychlostí nejm. 74 km/h, přičemž přiměřenou rychlostí by byla rychlost 67 km/h, na přehledném úseku komunikace při průjezdu levotočivou zatáčkou dostal smyk, který nezvládl, s nákladní soupravou najel ke středu vozovky, následně se snažil vrátit zpět do svého jízdního pruhu v době, kdy ho míjelo protijedoucí osobní vozidlo zn. Škoda Fabia [registrační značka], řízené [jméno] [jméno], přičemž však přední levý roh návěsu vybočil přes levý bok tahače do poloviny vozovky vozidla zn. Škoda, a tímto rohem došlo k nárazu do levého předního boku vozidla zn. Škoda, a to v místě levého předního sloupku s následnou hloubkovou deformací celého levého boku až k levému zadnímu sloupku vozidla zn. Škoda a rovněž ke kontaktu levého předního boku vozidla zn. Škoda s levým zadním kolem tahače zn. Volvo, v důsledku čehož u [jméno] [jméno] došlo k roztržení mozkového kmene při zlomeninách kosti klenby i spodiny lebny, a poškozený na místě zemřel,

tedy

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

čímž spáchal

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

a odsuzuje se

podle § 143 odstavec 2 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání 2 (dvou) roků.

Podle § 81 odstavec 1 trestního zákoníku a § 82 odstavec 1 trestního zákoníku se obžalovanému výkon trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 2 (dvou) roků a 6 (šesti) měsíců.

Podle § 73 odstavec 1, odstavec 3 trestního zákoníku se obžalovanému ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu v trvání 3 (tří) roků.

Podle § 229 odstavec 1 trestního řádu se poškození:

- I. Ředitelství silnic a dálnic ČR,
- II. [jméno] [příjmení],
- III. [jméno] [jméno],
- IV. [jméno] [příjmení],
- V. [jméno] [příjmení],

odkazují se svými nároky na náhradu škody, případně nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních.

Odůvodnění:

1. Na základě důkazů, provedených v rámci hlavního líčení, dospěl soud k závěru, že obžalovaný [celé jméno obžalovaného] jednal způsobem podrobněji popsáním ve skutkové větě výroku o vině tohoto rozsudku. Takovýto skutkový stav byl v průběhu hlavního líčení zjištěn z provedených důkazů, jejich posouzením samostatně i ve vzájemném souhrnu postupem podle § 2 odstavec 6 trestního řádu, konkrétně z výpovědi obžalovaného, jednotlivých svědků, ze znaleckého posudku i výpovědi znalce u hlavního líčení, jakož i z důkazů listinných.

2. Obžalovaný [celé jméno obžalovaného] hlavního líčení popřel, že by se dopustil skutku, kladeného mu za vinu, s poukazem na to, že v této věci nevinný. Popsal, jak kolem šesté hodiny ranní vyrazil ze základny firmy z Nového Świetowa v Polské republice směrem do Itálie, ve vozidle cestoval sám, v návěsu svého nákladního vozidla převážel náklad stavební vaty, společně s ním z firmy jel i kolega [jméno] [jméno] [příjmení], který řídil druhé nákladní vozidlo a celou cestu jel za obžalovaným, tento jej stále viděl ve zpětném zrcátku svého vozidla. Podle obžalovaného byly normální povětrnostní podmínky, nepršelo, ani nepadal sníh, odhadem mohlo být 4 až 5 stupňů nad nulou, při jízdě po vozovce neregistroval jakékoliv známky náledí, sníh byl vidět pouze v polích, dále od silnice. Obžalovaný dále uvedl, že vozidlo Škoda Fabia mohl poprvé spatřit na vzdálenost 50 až 60 metrů, případně to mohlo být i 70 metrů, jak uváděl v rámci své výpovědi v přípravném řízení. Toto vozidlo, podle obžalovaného, nejelo rovně, ale plynule vjíždělo do jeho jízdního pruhu za situace, kdy on sám jel ve svém jízdním pruhu ve svém středu tak, jak se běžně jezdí s nákladními vozy. V daném okamžiku před kolizí mohl jet obžalovaný podle tachografu rychlostí 74 km/hod. a až těsně před střetem s uvedeným protijedoucím vozidlem sdělil svému kolegovi, že si má dávat pozor, protože je hladko. Toto řekl ve chvíli, kdy už točil volantem doprava a snažil se vyhnout střetu s protijedoucím vozidlem, které stále vjíždělo do jeho jízdního pruhu. Samotné protijedoucí vozidlo mohl odhadem zpozorovat 4 sekundy předtím, než mezi nimi došlo ke kolizi, a zhruba dvě až tři vteřiny před kolizí teprve ucítil, že je

vozovka zledovatělá. Když se pak snažil protijedoucímu vozidlu vyhnout točením volantu doprava, dostalo se jeho vozidlo do smyku a následně došlo k nárazu vozidla Fabia do levé strany jeho vozidla, jednalo se o silný náraz, který mu strhl volant doleva a rovněž jej nasměroval doleva i s jeho vozidlem, kdy v tu chvíli již zcela ztratil kontrolu nad jeho řízením. Když po zastavení svého vozidla z tohoto vystoupil, až se mu rozjely na silnici nohy a zjistil v té chvíli, že silnice je velmi kluzká. Další osoby, které již byly u vozidla poškozeného, říkaly, že tento asi již nežije. Podle obžalovaného, předtím, než došlo ke kolizi s vozidlem poškozeného, tak si pamatuje, že vozovka byla černá a sníh byl jenom dále v polích, nepamatuje si, že by snad měl být na silnici nebo na její krajnici. Podle obžalovaného pouze vyslýchající policista uváděl, že tam byl sníh. Jako důvod dopravní nehody obžalovaný označil zledovatělou silnici a dále řidiče vozidla Škoda Fabia, který se, podle obžalovaného, neudržel ve svém jízdním pruhu při pravém okraji.

3. Vzhledem k tomu, že v určitých částech své výpovědi obžalovaný vypovídal odlišně oproti své výpovědi z přípravného řízení v procesním postavení obviněného, byla postupem podle § 207 odstavec 2 trestního řádu u hlavního líčení čtena část protokolu o jeho výsledku z přípravného řízení. Obžalovaný tehdy už když popisoval počáteční etapy jízdy s nákladním vozidlem, uváděl, že sice nepadal déšť ani sníh a vozovka byla tmavá a mokrá, ale že foukal vítr, jednalo se o silný vítr a tento nafoukával sníh z polí na cestu, místy byly na silnici sněhové jazyky, a proto se domníval, že bude kluzko a volal vysílačkou kolegovi, ať si dává pozor, že je kluzko. K teplotě vzduchu tehdy uváděl, že při startu vozidla byly dva stupně celsia. Následně popisoval okolnosti zahlédnutí vozidla Škoda Fabia obdobně jako u hlavního líčení, přičemž uváděl, že když se vozidlo blížilo ke středovému pruhu vozovky, lekl se, že do něj narazí a začal vozidlem stáčet tahač doprava, načež pocítil, jak návěs začal klouzat po vozovce a rovněž tahač se začíná stáčet doprava. Výslovně tehdy přitom obžalovaný uváděl, že jak před dopravní nehodou, tak ani v době dopravní nehody neužil mobilní telefon, vysílačku nebo cokoliv, co by jej mohlo rozhodit z rovnováhy, tedy ani nezmiňoval, že by krátce před nehodou zjistil, že vozovka je kluzká, a že by toto hlásil svému kolegovi. Pokud byl dotazován na celkový způsob své jízdy, uvedl, že se pohyboval rychlostí kolem 70 km/hod., foukal nárazový vítr zprava a zacloumal s jeho vozidlem i návěsem, zároveň byla kluzká vozovka, což cítil na tahači a vše vyrovnával volantem.

4. Po přečtení této své výpovědi z přípravného řízení obžalovaný trval na tom, co uváděl u hlavního líčení s poukazem na to, že o sněhu hovořil pouze policista, který jej vyslyšel, přičemž on mu toto potvrdil, přestože si sníh na vozovce vůbec nepamatoval. Dále trval rovněž na tom, že kolegovi volal až těsně před střetem, rovněž namítal, že nemluvil o sněhových jazycích, ale tyto zmiňoval pouze vyslýchající policista a on to pouze potvrdil přesto, že neví, jestli tam nějaké byly. Stejně tak potvrzoval tyto věci policistovi, pokud jde o vítr nafoukávající sníh na cestu, nebo že se domníval, že bude kluzko. Poukazoval na to, že byl ve stresu a velmi unavený, vyslyšán byl až do jedné hodiny ráno a policista se jej opakovaně ptal na shodnou věc, proto už ani pořádně neví, co vlastně při výsledku řízení říkal. Následně ještě uvedl, že pokud byl zmiňován vítr, sám při výsledku řízení policistovi sděloval, že vítr na způsob jeho jízdy neměl vliv. K dalším dotazům ještě doplnil, že nikomu prozatím neuhradil jakoukoliv náhradu škody, ani se s pozůstalými nekontaktoval. Pokud jde o kontaktování kolegy před nárazem ohledně kluzké silnice, obžalovaný doplnil, že toto poznal po sešlápnutí brzdového pedálu, přičemž k dalším dotazům vysvětlil, že kolegu kontaktoval prostřednictvím komunikačního zařízení, které se spouští přes knoflík, umístěný nad hlavou řidiče, který musí zatlačit a celou dobu hovoru tento držet. Dále ještě doplnil, že složky integrovaného záchranného systému po nehodě přijely zhruba až po půl hodině a v mezidobí se výrazně změnila povětrnostní podmínky, když začal padat sníh.

5. Svědek [jméno] [jméno] [příjmení] u hlavního líčení popsal, jak dne 7. 2. 2022 vyrazil s tahačem a soupravou do Itálie, kdy celou cestu ve vzdálenosti 100 až 150 metrů před ním jel s další soupravou obžalovaný. Podle svědka mohli být tři až čtyři stupně celsia nad nulou, silnice byla černá a nic nenavštěvovalo tomu, že by bylo kluzko, nepadal déšť, ani sníh, byl pouze vítr, který byl cítit především ve volném prostranství, o silný vítr se ale nejednalo, i když za čerpací stanicí

v [anonymizováno] byl tento vítr cítit více. Ani za [anonymizováno] nebyl, podle svědka, sníh u cesty, to bylo až později, po nehodě, kdy přišla fujavice. Pokud jde o protijedoucí vozidlo Škoda Fabia, toto svědek vůbec neviděl ze svého pohledu, viděl je až ve chvíli, kdy narazilo do boku tahače a soupravy obžalovaného, čímž jej vychýlilo doprava. Podle svědka obžalovaný předtím s vozidlem nijak nemanévroval, jeho vozidlo jelo rovně, pouze zhruba dvě nebo tři vteřiny před nárazem Fabie obžalovaný sděloval, že je hladko. Pokud byl svědek konfrontován se svým vyjádřením z přípravného řízení, kdy uváděl, že obžalovaný nejprve ohlásil náledí, následně dostal smyk a až poté do něj narazilo vozidlo, tak svědek uvedl, že co si pamatuje, byl nejprve kontakt s protijedoucím vozidlem a až poté smyk. Pokud v přípravném řízení uváděl, že neví, proč dostal smyk, tak uvedl, že neví, ale byla tam ledovka a jeden stupeň nad nulou. Po nárazu svědek podle své výpovědi registroval, že osobní automobil byl odhozen do pole a souprava obžalovaného se vychýlila vpravo, došlo k jejímu zalomení a poté jela napříč silnicí doleva. Po nehodě měl obžalovaný svědkovi po vystoupení říkat, že do něj uvedené vozidlo narazilo. Podle svědka před nehodou s obžalovaným jeli ve svém pruhu jeho středem, rychlostí 60 až 70 km/hod. Rovněž svědek potvrdil, že komunikátor je ve vozidle umístěn nad hlavou řidiče, je potřeba jej zmáčknout a dá se stáhnout mikrofon. K dalším dotazů svědek uvedl, že k nárazu vozidla Škoda Fabia do kamionu došlo v jízdním pruhu, a pokud by vozidlo Škoda Fabia jelo při pravém okraji svého jízdního pruhu, ze svého pohledu by z vozidla tento automobil viděl ještě před střetem s tahačem obžalovaného.

6. Se souhlasem obžalovaného i státní zástupkyně byl postupem podle § 211 odstavec 6 trestního řádu u hlavního líčení čten úřední záznam o podaném vysvětlení [jméno] [příjmení] z přípravného řízení. Jmenovaná, coby manželka zesnulého [jméno] [jméno], tehdy popsala okolnosti odjezdu svého manžela na schůzku do [obec], i okolnosti toho, jak se dozvěděla o jeho dopravní nehodě. Podle svědkyně byl jmenovaný sportovec, a přestože se před delší dobou podrobil operacím srdce, byl pod dohledem lékaře a fungoval bez omezení, v uvedené době neměl zásadnější zdravotní problémy a choval se normálně, a to i dotčeného dne. Podle jmenované byl rovněž dobrým a opatrným řidičem, v minulosti nezavinil žádnou nehodu. Podle jmenované bylo rovněž vozidlo technicky v pořádku a mělo nazuty nové zimní pneumatiky.

7. Svědkyně por. Mgr. [jméno] [příjmení], komisařka 2. OOK Policie ČR v [obec], u hlavního líčení popsala okolnosti, za nichž v této trestní věci prováděla v přípravném řízení výslech obžalovaného [celé jméno obžalovaného] v procesním postavení obviněného s tím, že dále byl úkonu přítomen rovněž tlumočník, obhájce obžalovaného a zřejmě i kolega [anonymizováno]. Podle svědkyně výslech obžalovaného probíhal standardním způsobem, s obžalovaným komunikovali prostřednictvím tlumočníka, nejprve měl prostor, aby se sám k věci vyjádřil a následně mu byly kladeny otázky. Svědkyně si nepamatuje, že v průběhu celého úkonu byla vznesena jakákoliv námitka na jeho průběh. První část výslechu byl popis události přímo obžalovaným, jde o výpověď v podobě monologu, která byla zapisována tak, jak ji obžalovaný uváděl prostřednictvím tlumočníka. Podle svědkyně, pokud byl zapisován celistvý odstavec, jednalo se o popsání monologu ze strany obžalovaného. Pokud by mu byl položen jakýkoliv dotaz, byl by v rámci tohoto odstavce uveden. Podle svědkyně již zpočátku sám obžalovaný od sebe uváděl, jaké bylo počasí, toto mu nikdo dopředu nepředestíral, svědkyně se jej pouze zeptala, jak došlo k dopravní nehodě, a sám obžalovaný začal mluvit, kdy zmiňoval, že bylo, „šlízsko“, jel rychle, že na špatné počasí rovněž něho upozorňoval, a že bylo i větrno. Podle svědkyně přímo obžalovaný sděloval, že na cestě byl nafoukaný sníh, něco takového mu, podle ní, dopředu nikdo nesdělával, ani nepodsouval. Podle svědkyně po skončení výslechu měl obžalovaný možnost seznámit se s obsahem protokolu, a to opět prostřednictvím tlumočníka. Svědkyně rovněž uvedla, že sama v rámci výjezdu byla na místě nehody zhruba hodinu až dvě poté, co se stala, kdy na místě bylo špatné počasí, podle svědkyně bylo počasí špatné již celý den a sama předpokládala, že pokud se v rámci její směny něco stane, bude to dopravní nehody. K dalším dotazům pak svědkyně uvedla, že si nevybavuje, že by si obžalovaný stěžoval na únavu, nebo namítal, že

nechce nebo nemůže vypovídat. To, co zapisovala do protokolu, svědkyně říkala nahlas, aby to zaznamenal přítomný obhájce i tlumočník. Podle svědkyně samotné stopy z dopravní nehody zabezpečovaly příslušníci dopravního inspektorátu, jaké stopy přesně zajistily, však svědkyně neví. S těmito příslušníky rovněž konzultovala okolnosti dopravní nehody včetně místa střetu s tím, že toto jednoznačně vycházelo v jízdním pruhu poškozeného.

8. Svědek por. Bc. [jméno] [příjmení], rovněž komisař 2. OOK Policie ČR v [obec], u hlavního líčení uvedl, že obžalovaný byl v přípravném řízení vyslýchán jako podezřelý i obviněný, kdy on sám se účastnil obou těchto výslechů. Dle svědka byl obžalovaný po celou dobu schopen výslechu po fyzické i psychické stránce. Svědek rovněž uvedl, že ve výjezdu byl s kolegyní [příjmení], kdy po jejich příjezdu na místo činu již byly přítomny složky integrovaného záchranného systému, vozidla, která měla účast na dopravní nehody, byla stále na místě koncové pozice, osobní automobil mimo vozovku a nákladní souprava napříč vozovkou. V době jejich příjezdu byla vozovka pokryta čerstvou sněhovou pokrývkou, byla kluzká, na vozovce byly zmrazky a tvořily se návěje. S ohledem na časový odstup již svědek nebyl schopen uvést, zda na místě byla nějakým způsobem zjištěna brzdná dráha vozidel. Pokud jde o samotné výsledky obžalovaného v přípravném řízení, podle svědka jmenovaný spolupracoval, výsledky probíhaly bez negativních vlivů a ani v rámci vyjádření, ještě coby podezřelého, nikdo vyslýchanému nic nepředestíral, naopak tento popisoval děj tak, jak jej sám vnímal. Druhý výslech, podle svědka, vedla již jeho kolegyně, v obou případech byl podle svědka přítomen rovněž tlumočník a podle jeho názoru v žádném případě nešlo o nespontánní výpověď. Ani v případě druhého výslechu nebylo obžalovanému cokoliv předestíráno, určitě mu nikdo neříkal, že měl být na silnici nafoukaný sníh, nebo musel předpokládat, že vozovka bude klouzat. Podle svědka se vše protokolovalo v přímé řeči, nebylo nutno ani opakovat jednou položený dotaz. Z počátku výslechu byl spíše monolog obviněného, kdy se vyjadřoval k věci, následně mu byly kladeny dotazy. K dalším otázkám svědek uvedl, že stav vozovky byl takový, jaký byl zachycen na fotodokumentaci u protokolu o dopravní nehodě, na samotných vozidlech registroval deformovanou karoserii, ale nevzpomíná si, že by registroval nějaké odtržené či odlomené části vozidel.

9. Ing. [jméno] [příjmení], znalec z oboru doprava, u hlavního líčení podrobněji rozvedl závěry jím vypracovaného znaleckého posudku k posouzení okolnosti dopravní nehody. Poukázal na to, že vycházel pouze z objektivních podkladů, za které považuje rozsah či lokalizaci poškození jednotlivých vozidel a jejich součástí, konečnou polohu vozidel i zjištěná zranění řidiče. Přiblížil, že analýzu průběhu dopravní nehody prováděl na základě výsledků výpočetního programu W-crash 5.0, kdy bylo primárně vycházeno z polohy jednotlivých vozidel v době po nehodě, tedy z jejich konečné polohy. Podle znalce takto není možné stanovit jeden konkrétní bod, ale spíše určitou oblast, která je v rámci podkladů v písemné části znaleckého posudku zobrazena jako fialová elipsa. Podle takových výsledků analýzy se vozidlo Škoda Fabia mohlo v době střetu s vozidlem obžalovaného pohybovat v rozmezí vzdáleností 0,8 metrů od pravého okraje vozovky svým pravým bokem do vzdálenosti 0,4 metrů od středové čáry svým levým bokem. Znalec rovněž podrobně popsal jednotlivé skutečnosti, které při samotné analýze byly brány v potaz a souvisely zejména s polohou vozidel, přičemž jednoznačně konstatoval, že pokud by ke střetu vozidel mělo dojít v pravém jízdním pruhu z pohledu soupravy vozidla obžalovaného, pak by se tato souprava ve své konečné poloze nemohla dostat do levé části vozovky, ale skončila by vpravo a při zjištěném natočení by musela být její konečná poloha v pravém silničním příkopu. Znalec dále popsal, jakým způsobem dospěl k výpočtu rychlostí obou vozidel s tím, že analýzou podle konečné polohy vychází rychlost vozidla obžalovaného v době střetu na 50 km/hod., přičemž podle údajů z tachografu tohoto vozidla je možno po jednotlivých sekundách dovodit rychlost tohoto vozidla i v době před střetem s vozidlem poškozeného. Podle znalce takto souprava obžalovaného postupně zpomalovala z rychlosti 74 km/hod., kterou jela v době čtyř sekund před střetem, a na kterou postupně zrychlovala, když ještě dříve byla u této soupravy

zjištěna rychlost i 64 km/hod. Takto dle znalce obžalovaný se soupravou postupně zrychloval až do doby čtyř sekund před střetem s vozidlem poškozeného a od této doby až do doby střetu zase zpomaloval. V případě zjišťování rychlosti Škoda Fabia bylo možno, podle znalce, vycházet ze zaseknutého tachometru a rychlost tohoto vozidla v době střetu byla, podle znalce, 52 km/hod. Vzhledem k tomu, že v případě vozidla Škoda Fabia nebyly dohledány jakékoliv stopy, musel znalec v rámci analýzy spíše jen řešit, od kdy mohl být schopen řidič tohoto vozidla reagovat na celou situaci, což mohlo být, podle znalce, až 0,7 sekundy před samotným střetem, kdy v tak krátkém okamžiku mohl poškozený nanejvýš odstavit plynový pedál a na zmíněnou rychlost v době střetu s vozidlem obžalovaného se tak mohl dostat z rychlosti nanejvýš 54 až 60 km/hod., kdy podle znalce vyšší rychlostí jednoznačně před samotným střetem jet nemohl. Pokud pak jde o průměrnou rychlost s ohledem na stav vozovky, u níž byla významněji snížena adheze, bylo podle znalce počítáno podle obecných pravidel s tím, že bylo potřeba rychlost přizpůsobit tak, aby bylo možno zastavit na shodné vzdálenosti jako za situace, že by byla vozovka suchá a bez snížené adheze. Takto znalec vypočítal průměrnou rychlost soupravy, řízené obžalovaným, v maximální výši 67 km/hod., a pokud pak obžalovaný v době ještě čtyř sekund před střetem řídil soupravu rychlostí 74 km/hod., pohyboval se rychlostí nepřiměřenou, která tak, podle znalce, byla příčinou následného střetu s vozidlem poškozeného, případně svou roli mohou hrát i odstavení plynového pedálu a sešlápnutí pedálu brzdového. Pokud jde o možnosti odvrácení samotného střetu obou vozidel, a tedy dopravní nehody, podle znalce poškozený s vozidlem Škoda Fabia jel nepochybně ve své polovině vozovky a neměl časový prostor na řešení situace, kdy s ohledem na krátký časový úsek méně než jedné sekundy, nemohl výrazněji změnit směr ani rychlost jízdy. Pokud pak jde o obžalovaného, coby řidiče nákladní soupravy, v situaci, kdy se již dostal do smyku a začal se zalamovat jeho návěs, mnoho možností neměl, nanejvýš v době tří sekund před samotným střetem, v době, kdy jel již méně než průměrnou rychlostí, mohl s vozidlem mírně zrychlovat, čímž by mohlo dojít k narovnání již zalamovaného návěsu, který by se tak dostal zpět za tahač. Další možností obžalovaného, podle znalce, bylo jet celou dobu před střetem setrvalou rychlostí kolem 60 km/hod. K doplnku znaleckého posudku pak znalec poukázal, že nebyla na vozovce zjištěna jakákoliv přítomnost překážky, pouze byla zjevná snížená adheze. Pokud pak jde o umístění vozidla poškozeného v době jízdy ve své části vozovky, pak pokud by byl svým pravým bokem blíže pravé vodící čáře než 0,8 metrů, došlo by podle znalce k jinému zasažení jeho vozidla soupravou řízenou obžalovaným, kdy by primární náraz byl směřován do levých zadních dveří vozidla Škoda Fabia. K nárazu by tedy, podle znalce, tak jako tak došlo, nicméně již nelze posoudit, jakým způsobem by taková případná změna situace mohla ovlivnit deformační zóny vozidla a další okolnosti či výsledek samotné dopravní nehody. K doplnění pak znalec ještě uvedl, že pokud jde o stopy, byly zohledňovány vesměs smykové stopy, které vznikly až po střetu obou vozidel, vysvětlil rovněž, že pokud jde o různé části vozidel, zejména sklo, může být velmi problematické podle těchto částí stanovovat samotné místo střetu obou vozidel, pokud nezanechají nějaké stopy přímo v povrchu vozovky, což se však v tomto případě nestalo. Znalec připomněl, že čelní sklo je lepené a střepy z něj proto nikam neodletí, takto mohou odletět pouze střepy skla z bočních oken, které však v tomto případě byla primárně v interiéru vozidla. Znalec rovněž poukázal na to, že je zcela neodhadnutelné, kam střepy z oken odletí, stejně tak se mohou rozbít na malé kousky a mohou být následně odfouknuty větrem či skryty pod sněhem, když krátce po dopravní nehodě v této trestní věci byly zjištěny velmi nepříznivé povětrnostní podmínky. Doplnil ještě, že v tomto případě, i podle poškození, zejména levého předního rohu návěsu soupravy, řízené obžalovaným, je možné dovodit polohu obou vozidel v době střetu či příčnou polohu samotného střetu. Na svých závěrech pak znalec setrval a tyto ještě podrobněji vysvětloval i v rámci obsáhlých dotazů ze strany obhajoby.

10. Se souhlasem obžalovaného i státní zástupkyně byl u hlavního líčení čten znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství a toxikologie, vypracovaný znalci [příjmení] [příjmení] [příjmení], [titul za jménem], MUDr. [jméno] [příjmení], Ph.D. a Ing. [jméno] [příjmení]. Dle závěrů těchto znalců bylo bezprostřední příčinou úmrtí poškozeného

[jméno] roztržení mozkového kmene při zlomeninách kosti klenby i spodiny lební, k nimž došlo v přímé příčinné souvislosti s dopravní nehodou ze dne 7. 2. 2022. Doba úmrtí poškozeného pak, podle znalců, odpovídá stanovení doby koronerem na 7. 2. 2022 v 07:20 hodin. Veškerá zjištěná poranění, podle znalců, vznikla krátce před smrtí poškozeného, působením tupého násilí velké intenzity síly, plošně zepředu proti hlavě a trupu poškozeného s tím, že ještě tupé násilí malé intenzity síly působilo proti jeho končetinám. Zda mohl být v době dopravní nehody poškozený připoután bezpečnostními pásy, nelze, dle znalců, jednoznačně posoudit. Znalci rovněž odkázali na popis přepokládaného průběhu dopravní nehody s tím, že takovýto dobře vysvětluje vznik zjištěných úrazových změn při provedené soudní pitvě. Dle závěrů znalců pak poškozený za dané situace nebyl zachrannitelný. V rámci odebraných vzorků nebyla u poškozeného zjištěna přítomnost alkoholu, byla zjištěna toliko přítomnost antikoagulancia s názvem warfarin v běžných terapeutických hladinách a dále přítomnost kofeinu v toxikologicky nevýznamném množství.

11. V rámci hlavního líčení byly provedeny rovněž listinné důkazy. Součástí trestního spisu je takto protokol o nehodě v silničním provozu, doplněný o fotodokumentaci z místa samotné dopravní nehody, i přiložené plánky, náčrtky, či tisk výseče letecké mapy z dotčeného místa dopravní nehody. Z tohoto protokolu je zřejmý podrobnější popis jednotlivých vozidel, k jejichž střetu došlo, včetně rozsahu poškození těchto vozidel, označení účastníků dopravní nehody či svědků, či samotný popis silničního úseku, na němž k dopravní nehodě došlo. Jsou v tomto zaznamenány rovněž předběžné závěry šetřícího policejního orgánu s konstatováním příčiny dopravní nehody s tím, že k této mělo dojít v důsledku smyku a nezvládnutého způsobu jízdy ze strany obžalovaného. Doložen je rovněž podrobný popis stop, jednak v podobě samotných vozidel, k jejichž střetu došlo, a jednak v podobě jízdních stop těchto vozidel, které byly na místě zjištěny, a které byly podle protokolu zvýrazněny mírnou vrstvou nově napadaného sněhu. K povětrnostním podmínkám je pak v protokolu pouze uvedeno, že jde v době ohledání o denní dobu s dobrou viditelností a se sněhovými přeháňkami. Na přiložené fotodokumentaci jsou pak zaznamenány okolnosti na místě činu v době, kdy jsou již zjevně přítomny složky integrovaného záchranného systému a vidět jsou zejména vozidla hasičského záchranného sboru. Je zachycena souprava obžalovaného, kdy samotný tahač je již mimo vozovku v silničním příkopu, natočený ve směru jízdy daného jízdního pruhu, zatímco návěs je příčně, prakticky přes celou šířku vozovky. V okolí konečné polohy nákladní soupravy je pak zjevná čerstvá sněhová pokrývka na povrchu vozovky, kdy jde o tenkou vrstvu, vrstva je prakticky souvislá bez jakýchkoliv stop po vozidlech s tím, že v okolí soupravy se nachází pouze pěší stopy lidí. Ve větší vzdálenosti od nákladní soupravy obžalovaného je pak zachycena další, shodně vypadající nákladní souprava, odstavená v pravém jízdním pruhu vozovky, bez jakýchkoliv poškození či nového postavení tahače a soupravy. Rozsah poškození nákladní soupravy obžalovaného je pak z fotodokumentace rovněž jasně patrný, zejména pokud jde o poškození levého zadního rohu kabiny tahače a levého předního rohu návěsu. Vozidlo Škoda Fabia je pak na fotodokumentaci rovněž zachyceno, nachází se celé mimo vozovku a je jasně patrná devastace celé jeho levé části, kdy nejvíce patrná je v jeho levé přední části. Ve vozidle je pak dokumentováno i bezvládné tělo poškozeného. Detailní záběr je pak i na tachometr vozidla Škoda Fabia, který i v době fotodokumentace ukazuje na rychlost lehce překračující 50 km/hod. Konečné umístění vozidel, případně zakreslení jednotlivých stop a pravděpodobného pohybu vozidel v rámci dopravní nehody, jsou pak zaneseny na jednotlivých pláncích, náčrtcích či mapkách.

12. Doložen je dále detailní výpis rychlosti vozidla, tahače řízeného obžalovaným v den dopravní nehody, podle něhož je možné dovodit dne 7. 2. 2022 v čase 07:26 hodin rychlost vozidla v čase 14 sekund 74 km/hod., sekundu předtím 68 km/hod. a dvě sekundy předtím 64 km/hod., kdy ještě předtím rychlost stoupá po dobu dvou sekund opět k rychlosti 73 km/hod. Naopak od času 14 sekund rychlost poměrně výrazněji klesá na 63 km/hod. o sekundu později a dále postupně na rychlost 58, 54, 50, 40, 34, 18, 2, 1 a následně 0 v čase 24 sekund. Doložen je dále protokol o

ohledání těla poškozeného [jméno] s podrobným popisem umístění poškozeného ve vozidle a jednotlivých zjištěných poranění, kdy i tento protokol je doplněn o podrobnou fotodokumentaci. Doložen je dále i protokol o ohledání věci, mobilního telefonu obžalovaného zn. LG, kdy jako poslední hovor ze dne 7. 2. 2022 před samotnou dopravní nehodou, tedy před dobou kolem 07:20 hodin byl zjištěn hovor s [jméno] [příjmení] v čase 05:37 hodin a dále až odchozí hovor v 10:19 hodin. V doloženém prohlášení koronera je ve vztahu k poškozenému [jméno] [jméno] stanoven čas úmrtí 07:20 hodin dne 7. 2. 2022, kdy je obsažen i popis nejzásadnějších poranění poškozeného a je poukazováno na to, že byly shledány důvody pro nařízení soudní pitvy. Součástí trestního spisu je pak i další náčrtek, tentokrát zakreslený obžalovaným, na němž ze svého pohledu zachytil situaci v rámci střetu obou vozidel s tím, že dle jeho náčrtku je v době střetu jím řízená nákladní souprava ve své polovině vozovky levým okrajem při středové čáře, zatímco vozidlo poškozeného je zachyceno v převážné části ve své polovině vozovky, avšak levým předním rohem přesahující středovou čáru směrem k místu spoje tahače s návěsem, kdy vozidlo poškozeného je na náčrtku obžalovaného na vozovce zachyceno v šikmé poloze, přední částí směřující zešikma do jízdního pruhu obžalovaného. Doloženy jsou pak rovněž jednotlivé doklady k soupravě, řízené obžalovaným, z nichž je primárně zřejmý jejich majitel.

13. Přechinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odstavec 1, odstavec 2 trestního zákoníku se dopustí ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, nebo uloženou mu podle zákona.

14. Obžalovaný [celé jméno obžalovaného] hlavního líčení připustil, že se coby řidič nákladní soupravy dostal do kolize s vozidlem poškozeného [jméno] [jméno], v důsledku které došlo k úmrtí poškozeného, nicméně popřel, že by k takové kolizi došlo jeho zaviněním a naopak jako viníka celé nehody označoval poškozeného. Obžalovaný argumentoval zejména tím, že to byl poškozený, a nikoliv on sám, kdo svým automobilem přejel do protilehlého jízdního pruhu vozovky a kolizi obou vozidel tak způsobil, a jednak tím, že on sám se soupravou jel s předpokladem dobrých povětrnostních podmínek a až do okamžiku těsně před kolizí netušil, že by měl výrazněji přizpůsobit rychlost nákladní soupravy stavu vozovky, která byla zledovatělá. Vzhledem k tomu, že poškozený kolizi nepřežil, a v době střetu obou vozidel nebyly poblíž přítomny jakékoliv další osoby, je jediným svědkem, který se alespoň částečně může k průběhu celé události vyjádřit, kolega obžalovaného [jméno] [jméno] [příjmení], řidič nákladní soupravy jedoucí za soupravou obžalovaného. Tento svědek částečně potvrzuje obhajobu obžalovaného v tom směru, že nepředpokládal kluzkou vozovku, kterou mu měl obžalovaný hlásit až dvě nebo tři vteřiny před samotnou kolizí, a dále, že obžalovaný jel plynule až do doby střetu s vozidlem poškozeného s tím, že až od tohoto střetu se měla souprava obžalovaného dostat do smyku.

15. [jméno] obhajoba obžalovaného a částečně i podporující výpověď svědka [příjmení] však v této trestní věci působí problematicky co do její věrohodnosti, když lze v těchto v relativně podstatných okolnostech shledávat rozpory. Již v rámci své výpovědi u hlavního líčení vypovídal obžalovaný relativně rozporuplně ohledně toho, kdy vlastně zjistil, že je silnice kluzká. Zatímco uváděl, že až krátce před střetem s vozidlem poškozeného za situace, kdy už viděl, že toto směřuje mimo svou polovinu vozovky do dráhy jím řízené nákladní soupravy a on se snažil točit volantem doprava, zjistil, že vozovka klouže a toto hlásil svému kolegovi prostřednictvím palubní vysílačky, později ve své výpovědi uvedl, že zjistil, že je velmi kluzko až ve chvíli, kdy vystoupil po samotné kolizi z vozidla a rozjely se mu nohy.

16. Pokud pak obžalovaný u hlavního líčení uváděl, že ve výše popsaném krátkém okamžiku přibližně čtyř sekund před kolizí zjistil, že vozovka je kluzká a toto hlásil svému kolegovi, pak se nejeví uvěřitelným, že by toto obžalovaný vůbec mohl stačit udělat. Sám obžalovaný podle své výpovědi u hlavního líčení tvrdil, že jakmile postřehl dráhu jízdy vozidla poškozeného směrem do svého jízdního pruhu, snažil se o úhybný manévry, aby se vozidlu vyhnul směrem doprava do pravého silničního příkopu, avšak v průběhu tohoto manévru se vozidlo dostalo do smyku a pak

došlo ke střetu s vozidlem poškozeného. Těžko si lze představit, že by v takovéto vypjaté situaci, kdy se obžalovaný snaží s nákladní soupravou v krátkém časovém úseku dostat z předpokládané dráhy protijedoucího vozidla, a navíc se s celou soupravou dostane do smyku, měl ještě možnost nebo i jen myšlenky na to, spojit se se svým kolegou a informovat jej o náledí na silnici. Jak sám obžalovaný, tak ostatně i svědek [příjmení] uvedli, že pro možnost komunikace mezi oběma vozidly bylo potřeba stisknout tlačítko, umístěné až nad hlavou řidiče, a toto po celou dobu komunikace rukou držet. Nelze uvěřit tomu, že obžalovaný při složitém a náročném manévru ve smyku nákladní soupravy by ještě mohl zvládat to, aby jednou rukou stiskl a držel tlačítko nad svou hlavou a komunikoval se svým kolegou, když by tak poměrně výrazně musel rozptýlit svou pozornost, jednou rukou by vůbec nemohl vozidlo ovládat a celkově by se tak mohl dostat do podstatně nebezpečnější situace, aniž by vlastně informováním kolegy vzniklou situaci hrozícího střetu s poškozeným mohl nějak smysluplně vyřešit. Tvrzení obžalovaného a potažmo i svědka [příjmení] ohledně hlášení kluzké vozovky až těsně před kolizí obou vozidel, cca čtyři sekundy, či podle svědka [příjmení] dokonce cca dvě až tři sekundy před touto kolizí, tak soud nemůže považovat za uvěřitelné a tedy věrohodné.

17. Poměrně podstatné rozpory v rámci výpovědi obžalovaného se pak vyskytly v rámci jeho výpovědi u hlavního líčení oproti jeho výpovědi z přípravného řízení v procesním postavení obviněného. Tehdy totiž obžalovaný tak, jak je výše podrobněji v tomto odůvodnění rozepsáno, popisoval nepříznivé povětrnostní podmínky v podobě silnějšího větru a sněhu, který byl místy i na silnici, kdy už z takovéhoho popisu obžalovaného by mu muselo být zřejmé, že hrozí, že vozovka bude kluzká a s těžkou nákladní soupravou bude riskantní řídit ve vyšších rychlostech. Již tehdy přitom obžalovaný zmiňoval, že svého kolegu o kluzké vozovce informoval, přičemž podle obsahu jeho výpovědi z přípravného řízení tomu rozhodně nebylo jen zmíněné čtyři sekundy před kolizí s vozidlem poškozeného, ale dříve v průběhu cesty. Taková doba varování však působí věrohodněji, když lze spíše předpokládat, že by obžalovaný relativně složitějším způsobem používal komunikátor v době, kdy nehrozila výjimečná situace a mohl mít pro jeho aktivaci i následnou komunikaci s kolegou klid. Stejně tak obžalovaný již v přípravném řízení zmiňoval nižší teplotu, když tehdy uváděl 1 °C, kdy při takové teplotě lze již zcela reálně očekávat kluzkou vozovku, zatímco u hlavního líčení tvrdil, že mohly být tři nebo čtyři stupně nad nulou.

18. Pokud byl obžalovaný s těmito rozpory oproti své výpovědi z přípravného řízení konfrontován, snažil se svou výpověď z přípravného řízení relativizovat a poukazoval na to, že k výrokům ohledně povětrnostních podmínek, zejména pokud jde o sníh u vozovky či na vozovce nebo silnější vítr vytvářející návěje, byl dotlačen vyslyšajícími policisty, kteří mu měli předkládat svou verzi povětrnostních podmínek, případně i to, že měl očekávat, že bude kluzko. Podle svého tvrzení pak měl být obžalovaný v průběhu výsledku velice unavený a uvedená tvrzení policistů pouze potvrdil bez toho, aby si byl takovýchto povětrnostních podmínek vědom. Jak je ovšem zřejmé z obsahu protokolu o výsledku obviněného z přípravného řízení, celý jeho výslech ze dne 7. 2. 2022 sice probíhal v pozdějších večerních hodinách, nicméně obžalovaný ani jednou nepoukazoval na to, že by měl být z jakéhokoliv důvodu neschopen výsledku, naopak sděloval, že je plně schopen vypovídat, výsledku byla po celou dobu přítomna i tlumočnice a obžalovaný tak nepochybně musel přesně rozumět tomu, co se v rámci výsledku děje či co po něm kdo chce, navíc byla výsledku přítomna i tehdejší obhájkyň obžalovaného, se kterou měl před započítím své výpovědi možnost se poradit bez přítomnosti další osoby. Jak je zřejmé již ze samotného protokolu o výsledku obviněného, jeho výslech probíhal standardním způsobem, a navíc tomuto byla přítomna i obhájkyň, v jejíž přítomnosti by sotva mohlo dojít k tomu, aby se policisté snažili obžalovaného vmanévrovat do určitých tvrzení tím, že by mu předkládali odsouhlasení určitých skutečností, které by nebyly pravdivé, nebo se dokonce tak, jak namítal obžalovaný u hlavního líčení, třicetkrát ptali na shodnou věc, dokud by jim tuto obžalovaný nepotvrdil. Je nepochybné, že pokud by již sám obžalovaný nevznesl proti takovému způsobu vedení výsledku námitky, vznesla by je přítomná obhájkyň. Jakékoliv námitky či jen

nesouhlas se způsobem vedení výslechu přitom v protokolu, podepsaném všemi zúčastněnými, není nikde zaznamenán. K okolnostem výslechu obžalovaného pak u hlavního líčení vypovídali coby svědci i policisté [příjmení] a [anonymizováno], kteří jednoznačně potvrdili, že samotný výslech obžalovaného probíhal plně zákonným způsobem a pokud se obžalovaný vyjadřoval ohledně povětrnostních podmínek či předpokladu toho, zda vozovka bude kluzká, případně toho, jakým způsobem a kdy informoval o kluzké vozovce svého kolegu, vypovídal obžalovaný zcela spontánně a žádným způsobem mu nebyla některá tvrzení pouze předkládána k odsouhlasení. Za těchto okolností nemohou obstát námitky obžalovaného, uplatňované v rámci hlavního líčení, podle kterých tvrzení ohledně předpokladu kluzké vozovky, způsobu varování kolegy či celkových povětrnostních podmínek nebyly jeho vlastními tvrzeními, ale fakticky tvrzeními vyslyšajících policistů.

19. S ohledem na výše uvedené rozpory či nelogičnosti v rámci výpovědi obžalovaného u hlavního líčení, i s ohledem na další důkazy, zmíněné níže v tomto odůvodnění, se pak v uvedených rozporech jednoznačně jeví věrohodnější výpověď obžalovaného z přípravného řízení, než jeho výpověď u hlavního líčení, byť i v rámci výpovědi z přípravného řízení obžalovaný namítal, že dopravní nehodu nezpůsobil on sám, ale poškozený, který se svým vozidlem vjel mimo svůj jízdní pruh. Již v přípravném řízení přitom obžalovaný popisoval takové skutečnosti, na základě kterých si jednoznačně musel být vědom, že vozovka je nebo s nejvyšší pravděpodobností může být kluzká, navíc fouká silný vítr, který rovněž může s vozidlem cloumat a měnit tak dráhu jeho jízdy, a musel si být vědom toho, že s těžkou jízdní soupravou návěsu a tahače musí jet velmi opatrně a citelně přizpůsobit styl jízdy, zejména pokud jde o rychlost celé soupravy. Pokud jde o tvrzený silný vítr, tento obžalovaný po přečtení části své výpovědi z přípravného řízení alespoň částečně u hlavního líčení připustil, přičemž vítr, který byl cítit zejména v úseku za [anonymizováno], zmiňoval v rámci své výpovědi u hlavního líčení i svědek [příjmení].

20. Pokud pak jde o výpověď svědka [příjmení] u hlavního líčení, i zde byly shledány určité rozpory, kdy zejména jde o sotva uvěřitelné tvrzení, že by obžalovaný ve velmi krátkém časovém úseku dvou až tří vteřin před kolizí s vozidlem poškozeného mohl relativně složitějším způsobem spustit komunikační zařízení a tohoto svědka varovat, a to ze shodných důvodů, jako bylo pojednáno výše v případě rozporů ve výpovědi obžalovaného. Svědek [příjmení] pak připustil, že v rámci svého prvotního vyjádření mohl popisovat určité okolnosti v případě posledních okamžiků před střetem obžalovaného a poškozeného jinak, než u hlavního líčení, aniž by tyto rozdíly vysvětlil, kdy postupně již nebyl schopen jednoznačněji uvést, zda vozidlo obžalovaného jelo celou dobu plynule a do smyku se dostalo až po kolizi s vozidlem poškozeného, jak uváděl prvně u hlavního líčení, nebo zda se vozidlo obžalovaného dostalo do smyku ještě před kolizí s vozidlem poškozeného, přičemž zároveň nebyl schopen vysvětlit, čím by vlastně tento smyk mohl být způsoben.

21. Poměrně jednoznačným důkazem, který obžalovaného ze spáchání skutku, i co do jeho zavinění, usvědčuje, je pak znalecký posudek z oboru doprava. Jak je výše podrobněji rozepsáno, v tomto odůvodnění znalec poměrně jednoznačně a přesvědčivě vysvětlil, jakým způsobem určil prostor, v němž došlo ke kolizi obou vozidel, i jakým způsobem se vozidla mohla pohybovat bezprostředně před touto kolizí, a to zejména pokud jde o nákladní soupravu, řízenou obžalovaným. Takto znalec poměrně jednoznačně určil jako viníka osobu obžalovaného, který se v době před kolizí se soupravou pohyboval rychlostí výrazněji přesahující rychlost přiměřenou s ohledem na stav kluzké vozovky, vyloučil, že by ke střetu obou vozidel došlo v té polovině vozovky, v níž se pohybovala souprava řízená obžalovaným, jak se obžalovaný v rámci celého trestního řízení hájil, a konstatoval rovněž to, že již před samotnou kolizí se vozidlo obžalovaného muselo dostat do smyku, který následně obžalovaný nezvládl možná i proto, že místo zrychlení, díky němuž mohlo dojít ke srovnání soupravy, dále snižoval rychlost, čímž prohluboval smyk a potažmo i zalamování návěsu oproti tahači. Zároveň znalec vyvrátil tvrzení

obžalovaného z hlavního líčení, že se poškozený pohyboval se svým vozidlem relativně rychle, výrazně rychleji, než je povolená rychlost v obcích, když podle závěru znalce mohl jet poškozený v době před kolizí nanejvýš rychlostí 60 km/hod., a tedy rychlostí mírně překračující nejvyšší povolenou rychlost v obci, tedy 50 km/hod. Své závěry, jak bylo již výše uvedeno, znalec přesvědčivě vysvětlil a zdůvodnil, mimo jiné i s poukazem na další důkazy, jakými jsou detailní výpis rychlostí vozidla, protokol o nehodě v silničním provozu, či doložená fotodokumentace. Zmíněné listinné důkazy pak, i dle závěru soudu, jsou s tvrzením znalce u hlavního líčení plně v souladu.

22. V rámci důkazní situace tak v této trestní věci proti sobě stojí výpověď obžalovaného, částečně podporovaná výpovědí svědka [příjmení], a výpověď znalce spolu s obsahem jím vypracovaného znaleckého posudku, podporovaná listinnými důkazy. Jak bylo již výše uvedeno, obhajoba obžalovaného působí rozporuplně již sama o sobě a částečně působí rozporuplně i výpověď svědka [příjmení], u něhož navíc coby kolegy obžalovaného může být dán i určitý důvod snažit se svému známému v této trestní věci pomoci. Naopak výpověď obžalovaného z přípravného řízení, kterou se snažil obžalovaný u hlavního líčení neúspěšně rozporovat, závěry znalce částečně podporuje. V případě znaleckého posudku a výpovědi znalce jde pak o důkazy relativně vyšší důkazní síly, zejména pokud znalec přesvědčivě své závěry zdůvodnil a tyto jsou v souladu rovněž s dalšími důkazy, zejména těmi listinnými.

23. Pokud pak jde o samotné okolnosti a důvody kolize mezi oběma vozidly, soud s přihlédnutím k výše uvedenému musel jednoznačně konstatovat jako věrohodnější skupinu důkazů, usvědčujících obžalovaného, tedy důkazy, podle kterých došlo ke kolizi mezi oběma vozidly v jízdním pruhu poškozeného a podle kterých se obžalovaný a nikoliv poškozený pohyboval před kolizí rychlostí nepřiměřenou stavu vozovky. Z těchto důkazů je zřejmé, že obžalovaný v rámci řízení nákladní soupravy nepřizpůsobil svou rychlost, pokud jel krátce před střetem rychlostí 74 km/hod., zatímco přiměřená rychlost vzhledem ke stavu namrzlé vozovky byla pouze do 67 km/hod., zároveň podle výpisu rychlosti vozidla rychlost nákladní soupravy střídavě měnil, kdy zejména v průběhu poslední minuty před kolizí střídavě zrychloval a zpomaloval, přičemž veškeré tyto skutečnosti vedly k tomu, že se jím řízená souprava dostala do smyku, kdy se návěs oproti tahači začal zalamovat a stále více se vychyloval z původního směru jízdy do dráhy protijedoucího vozidla, řízeného poškozeným, a v důsledku těchto okolností pak mezi oběma vozidly došlo ke kolizi. Této kolizi, jak konstatoval u hlavního líčení znalec, již poškozený prakticky neměl možnost zabránit. Je tedy zřejmé, že samotnou kolizi způsobil svým způsobem jízdy obžalovaný a nikoliv poškozený, přičemž to bylo právě vozidlo obžalovaného s jeho návěsem, které se dostalo mimo svůj jízdní pruh do jízdního pruhu poškozeného, kde poškozený pochopitelně ani nemohl výskyt tohoto vozidla dopředu předpokládat, a kde obžalovaný v danou dobu s vozidlem neměl co pohledávat.

24. Za těchto okolností je pak již méně podstatné, v které části svého jízdního pruhu se poškozený v danou dobu se svým vozidlem nacházel, tedy zda více u pravého či levého okraje svého jízdního pruhu, když dle závěrů znalce je jednoznačné, že stále bylo vozidlo poškozeného plně v jeho jízdním pruhu a středové čáry se žádnou ze svých částí ani nedotýkal. Argumenty obhajoby, že pokud by vozidlo poškozeného jelo více při pravém okraji vozovky, nedošlo by ke kolizi vůbec nebo alespoň ne s takovými následky, jaké nastaly, soud nemůže považovat za relevantní, když i podle znalce by se v daném případě jednalo čistě o spekulaci, jak moc by bylo vozidlo poškozeného deformováno s tím, že k nárazu by v každém případě došlo. Navíc není možné určit jednoznačný důvod, proč poškozený nejel více při pravém okraji vozovky, když dotčeného dne měly panovat špatné povětrnostní podmínky, dokonce i podle původní výpovědi obžalovaného z přípravného řízení měl vítr nafoukávat sněh na vozovku, kdy z těchto důvodů nelze vyloučit, že by se poškozený musel držet dále od jejího okraje, když se sněh usazuje primárně právě na okrajích silnice. I za případné situace, že by poškozený neměl v dráze svého vozidla jakékoli překážky při pravém okraji vozovky v podobě nafoukaného sněhu či z jiných

důvodů, a za předpokladu, že by situaci, kdy by jel více při pravém okraji vozovky, nedošlo k jeho úmrtí, je stále zřejmé, že to byl primárně obžalovaný, kdo porušil své povinnosti v rámci jízdy s nákladní soupravou, a kdo s touto soupravou zcela vybočil ze svého jízdního pruhu a narazil do vozidla poškozeného. I pokud by tedy bylo možno shledat nějaké zavinění na straně poškozeného v podobě toho, že měl jet s vozidlem více vpravo, bylo by takové zavinění poškozeného zcela zanedbatelné ve srovnání se zaviněním obžalovaného, který nepřizpůsobil rychlost ani styl jízdy vozidla po zledovatělé komunikaci, v důsledku tohoto se s nákladní soupravou dostal do smyku, přejel částí vozidla do jízdního pruhu poškozeného, kde neměl co pohledávat, a v tomto vozidlo poškozeného fakticky smetl. Při posuzování možnosti viny obžalovaného by tak případné mírné odchylné umístění vozidla poškozeného v rámci jeho jízdního pruhu prakticky nehrálo zásadnější roli.

25. Jak bylo již výše v tomto odůvodnění rozepsáno, obžalovaný již v rámci přípravného řízení poukazoval na špatné povětrnostní podmínky v rámci jízdy s nákladní soupravou i delší době než jen bezprostředně v řádu několika sekund před kolizí s vozidlem poškozeného, stejně jako tehdy připouštěl své srozumění s tím, že silnice bude kluzká. Pokud následně v rámci hlavního líčení tvrdil opak a snažil se tato svá tvrzení z přípravného řízení relativizovat, nelze jeho nové verzi uvěřit. Navíc jeho výpověď z přípravného řízení v tomto směru plně odpovídá závěrům znaleckého posudku z oboru dopravy. Po vyhodnocení důkazní situace nelze než konstatovat, že obžalovaný si za daných okolností musel být vědom možného stavu vozovky i toho, že pokud se svým vozidlem střídavě mění rychlost, a navíc jede s těžkou a hůř ovladatelnou nákladní soupravou již relativně vyšší rychlostí, nemusí následně plně zvládnout manévrování s tímto vozidlem, které se pak může stát neovladatelným a způsobit kolizi s jiným vozidlem, osobou či předměty. Za těchto okolností si obžalovaný musel být vědom možných následků svého jednání, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že takové následky nenastanou.

26. Jak je přitom zřejmé z většiny provedených důkazů, zejména ale ze zprávy koronera a ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, došlo v důsledku kolize nákladní soupravy, řízené obžalovaným, s osobním automobilem poškozeného, k úmrtí poškozeného. Pokud lze zavinění ohledně samotné kolize shledávat na straně obžalovaného, je nutno konstatovat, že obžalovaný svým jednáním, odpovídajícím tzv. vědomé nedbalosti ve smyslu § 16 odstavec 1 písmeno a) trestního zákoníku, způsobil poškozenému [jméno] [jméno] smrt, a to proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, konkrétně podle § 18 odstavec 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, který ukládá přizpůsobit rychlost jízdy schopnostem řidiče, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně-technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Jak bylo již výše uvedeno, špatných povětrnostních podmínek si musel být obžalovaný s ohledem na vítr a sněh u silnice vědom, stejně jako kluzkého povrchu vozovky, o němž dokonce informoval svého kolegu, a musel tak takovéto okolnosti, zvyšující rizikovitost řízení soupravy, předvídat. Popsaným jednáním tedy obžalovaný naplnil veškeré znaky přechinu usmrcení z nedbalosti ve smyslu § 143 odstavec 1, odstavec 2 trestního zákoníku.

27. Ještě před skončením dokazování navrhovala obhajoba jeho doplnění, a to v podobě vyžádání, resp. vyčkání vypracování znaleckého posudku, případně posudku ústavu, a to opětovně v oboru dopravy. Soud zvážil důkazní návrh obhajoby, avšak musel jej shledat jako pro rozhodnutí ve věci nadbytečný. Obhájce v rámci vznesení tohoto návrhu konstatoval rozpory v již vypracovaném znaleckém posudku, nicméně dle závěru soudu se fakticky nejedná o rozpory, které navíc obhajoby ani výslovně nespecifikovala, ale spíše jen o neztotožnění se obhajoby se závěry znalce. Sám soud neshledal jakékoliv konkrétní rozpory či nesrovnalosti v rámci znaleckého posudku, naopak tento plně odpovídá provedeným listinným důkazům a v určité části i výpovědím jednotlivých osob. Znalec byl schopen jednoznačně a logicky své postupy zdůvodnit a své závěry i při své výpovědi u hlavního líčení obhájit. Za těchto okolností soud neshledal

jakoukoliv potřebu zajišťování revizního znaleckého posudku či snad posudku ústavu, když dosavadní závěry znalce jsou jasné a logické. Zajišťováním dalšího znaleckého posudku by docházelo spíše již jen k výraznému protahování hlavního líčení, když podle obhájce byl teprve posudek zadán a není ještě ani vypracována smlouva, přičemž ani nevysvětlil, proč vlastně takový posudek nebyl ze strany obhajoby zadán dříve, a zároveň by opětovnými posudky a případně i účastí znalců u hlavního líčení výrazně narůstaly náklady trestního řízení. Za daných okolností proto soudu nezbylo než důkazní návrh obhajoby coby nadbytečný zamítnout.

28. V rámci úvah o ukládání trestu soud přihlédl ke společenskému zájmu, který byl jednáním obžalovaného porušen, a kterým je zájem společnosti na ochraně lidského života a potažmo i bezpečnosti silničního provozu. Soud rovněž hodnotil způsob provedení trestné činnosti, kdy spíše ku prospěchu obžalovaného zohlednil, že se jedná o relativně méně markantní porušení jeho povinností coby řidiče vozidla, méně závažné než jako je kupříkladu nerespektování přednosti v jízdě či riskantní předjíždění v nepřehledném úseku. Obžalovaný navíc ani nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost, i když je zřejmé, že zejména coby řidič nákladní soupravy, a tedy obzvláště nebezpečného a hůře ovladatelného vozidla, ignoroval možnou hrozbu ze strany povětrnostních podmínek. Rovněž rychlost přiměřenou povětrnostním podmínkám a stavu vozovky nepřekročil extrémně zásadním způsobem. K osobě obžalovaného bylo zjištěno, že jde o občana [anonymizováno] republiky, zaměstnaného coby řidič mezinárodní dopravy s čistým příjmem 7 000 až 8 000 polských zlotých, k jehož osobě na území České republiky, ani z místa bydliště nebylo zjištěno negativních poznatků.

29. Zejména s ohledem na dosavadní bezúhonnost obžalovaného mohl soud uvažovat toliko jen o relativně mírném, výchovném trestu odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu, a to i přes závažný následek, který obžalovaný svým jednáním způsobil. Zohledněno v tomto směru bylo i to, že daný následek obžalovaný nezpůsobil úmyslně, ale toliko nedbalostním jednáním. V případě přečinu podle § 143 odstavec 2 trestního zákoníku byl obžalovaný ohrožován trestní sazbou odnětí svobody v rozmezí 1 až 6 roků. Soud přihlédl k výše rozepsaným okolnostem trestné činnosti, které z větší části vyznívají ve prospěch obžalovaného, zohlednil ale i přístup obžalovaného k trestní odpovědnosti, kdy v tomto případě není možné shledat polehčujících okolností, zároveň ale zohlednil i dosavadně bezproblémovou osobu obžalovaného a shledal jako odpovídající trest odnětí svobody stále ještě v dolní polovině, spíše při dolní hranici zákonné sazby, a to v trvání 2 roků. Zkušební doba podmíněného odsouzení byla stanovena ve středně dlouhém trvání 2 roků a 6 měsíců a jeví se dostatečnou ke sledování dalšího chování obžalovaného a jeho motivaci k vedení řádného života a k tomu, aby ani do budoucna podobné riskantní jednání neopakoval. Zkušební doba podmíněného odsouzení počíná běžet právní mocí tohoto rozsudku a po celou dobu jejího trvání bude soudem sledováno, zda obžalovaný vede řádný život, přičemž pokud by tak nečinil, vystavuje se riziku nařízení původně podmíněně odloženého trestu odnětí svobody k výkonu. K ochraně zájmu trestního zákoníku, s ohledem na okolnosti trestné činnosti spojené s řízením motorového vozidla musel soud ukládat rovněž trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, který byl stanoven rovněž spíše v kratším trvání, i když již výrazně nad dolní hranicí zákonného rozmezí, a to v trvání 3 roků, když celkově je možné uložit trest zákazu činnosti v trvání 1 až 10 let. Po celou dobu trvání trestu zákazu činnosti nesmí obžalovaný řídit jakákoliv motorová vozidla na pozemních komunikacích, ani mimo ně, jinak se vystavuje riziku postihu pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání ve smyslu § 337 odstavec 1 písmeno a) trestního zákoníku.

30. K trestnímu řízení se včas a řádně coby poškození připojili Ředitelství silnic a dálnic ČR s částkou 1 914,64 Kč a dále pozůstalí po poškozeném, konkrétně manželka [jméno] [příjmení] s částkou 900 000 Kč, děti [jméno] [jméno] a [jméno] [příjmení] s částkou po 750 000 Kč a sestra [jméno] [příjmení] s částkou 400 000 Kč coby nemajetkovou újmou. Je zřejmé, že pokud obžalovaný svým zaviněným jednáním se znaky trestného činu způsobil škodu, příp. nemajetkovou újmu, kterou může být i ztráta osoby blízké, je dána jeho povinnost takovou škodu

či nemajetkovou újmu nahradit. Na druhou stranu bylo v průběhu hlavního líčení zjištěno, že se obžalovaný skutku dopustil coby zaměstnanec polské dopravní společnosti, kdy za takových okolností primárně za zaměstnance, i pokud jde o náhradu škody či nemajetkové újmy, odpovídá jeho zaměstnavatel, tedy dotčená dopravní společnost, a tato se až následně může regresně domáhat odškodnění na obžalovaném. Za těchto okolností není dán přímý nárok poškozených vůči obžalovanému, ale vůči jeho zaměstnavateli, a pokud byly takové nároky uplatněny přímo vůči obžalovanému, nemohl je soud přiznat a musel poškozené postupem podle § 229 odstavec 1 trestního řádu s uplatněnými nároky na náhradu škody či nemajetkové újmy odkázat na řízení ve věcech občanskoprávních.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku je možné podat odvolání do osmi dnů od doručení jeho písemného vyhotovení k Okresnímu soudu v Bruntále. O odvolání bude rozhodovat Krajský soud v Ostravě. Odvolání může podat státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo týká, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody. Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého výroku, může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícímu rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí.

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

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

Poškozený může žádat o uspokojení nároku na náhradu škody nebo nemajetkové újmy způsobené trestným činem nebo na vydání bezdůvodného obohacení získaného trestným činem podle zákona č. 59/2017 Sb., o použití peněžních prostředků z majetkových trestních sankcí uložených v trestním řízení a o změně některých zákonů, v platném znění, a to na základě žádosti jím podané u Ministerstva spravedlnosti do 60 (šedesáti) dnů

-) od nabytí právní moci trestního příkazu nebo odsuzujícího rozsudku vydaného soudem v trestním řízení o trestném činu, v důsledku jehož spáchání vznikl oprávněné osobě majetkový nárok § 2 odstavec 4 písmeno a), c), d) zákona č. 59/2017 Sb., ve spojení s § 8 odstavcem 1 tohoto zákona), nebo

-) od nabytí právní moci rozhodnutí vydaného soudem v řízení ve věcech občanskoprávních, kterým byl oprávněné osobě přiznán její majetkový nárok § 2 odstavec 4 písmeno b) zákona č. 59/2017 Sb., ve spojení s § 8 odstavcem 1 tohoto zákona),

jinak právo na uspokojení jejího majetkového nároku ze zvláštního účtu zaniká.

Bruntál 31. ledna 2023

Mgr. Marek Stach
předseda senátu