



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY
(anonymizovaný opis)

Okresní soud v Bruntále rozhodl samosoudkyní Mgr. Janou Janečkovou v hlavním líčení konaném dne [datum]

takto:

Obžalovaný

[celé jméno obžalovaného], [datum narození] ve [obec], invalidní důchodce, bytem [obec] – [část obce], V [obec a číslo],

je vinen, že

dne [datum] v době od [číslo] do 11.49 hodin při hlavním líčení vedeném v trestní věci Okresního soudu v Bruntále pod sp. zn. 1 T 25/2013 proti obžalovanému [jméno] [příjmení], ač byl řádně poučen podle § 106 trestního řádu a byl mu připomenut znalecký slib, při svém výslechu jako znalec z oboru silniční dopravy stvrdil závěry ze svého posudku [číslo] 2013, v němž analyzoval dopravní nehodu vozidla Škoda Fabia řízeného tehdy obžalovaným [jméno] [příjmení] a vozidla Škoda Octavia řízeného poškozeným [jméno] [příjmení], k níž došlo dne [datum] na silnici [anonymizováno] mezi obcí [obec], okres [okres], a hranicí okresu [obec], v mírné pravotočivé zatáčce z pohledu jízdy [jméno] [příjmení], přičemž

poškozenými [jméno] a [jméno] [příjmení] popisovaný nehodový děj, kdy mělo vozidlo [jméno] vyjet ze svého jízdního pruhu do protisměru, v důsledku čehož byl [jméno] [příjmení] nucen strhnout řízení do levého jízdního pruhu, kdy však vozidlo [jméno] se vzápětí vrátilo do svého jízdního pruhu a došlo ke střetu, označil za méně pravděpodobný, neboť řidič vozidla [jméno] neměl k takové jízdě objektivní důvod, při výslechu kategoricky uvedl, že příčinou dopravní nehody bylo najetí jednoho z vozidel do protisměru, přičemž bez jakýchkoli variant tvrdil, že to bylo vozidlo Octavia, přitom se opíral o existenci stopy, která nebyla policejním orgánem při ohledání místa dopravní nehody zaznamenána, a přestože u hlavního líčení připustil, že to není schopen nijak objektivně prokázat, setrval na

závěru, že se vozidlo [jméno] ve svém jízdním pruhu po této stopě pohybovalo a vytvořilo ji svým levým kolem, čímž potvrzoval verzi obžalovaného [jméno] [příjmení], následně pak uváděl další závěry svého znaleckého posudku, v němž:

- I. u [jméno] [příjmení] řidiče vozidla [jméno] nezjistil a neprokázal skutečnosti v jeho chování, které by mohly vést k odvrácení dopravní nehody nebo snížení jejích následků, kdy z technického hlediska [příjmení] [příjmení] neměl možnost nehodu odvrátit, zatímco řidič vozidla Octavia poškozený [jméno] [příjmení] měl možnost střetu zabránit, pokud by bezdůvodně nenajel do protisměru,
- II. dospěl k závěru, že ke střetu vozidel došlo v jízdním pruhu vozidla [jméno], které nijak nezasahovalo do jízdního pruhu vozidla Octavia, ačkoli ve svém posudku analyzoval postřetovou smykovou (dřecí) stopu pravého předního kola vozidla Octavia, o níž sám na jiném místě posudku uvedl, že má svůj počátek [číslo] cm před bílou středovou čarou, tedy v jízdním pruhu vozidla Octavia,
- III. dovedl úhel mezi podélnými osami automobilů cca 10°, ačkoli vzhledem k deformacím obou vozidel byl tento úhel cca 21°, v důsledku čehož graficky znázornil polohu a vzájemné postavení vozidel v okamžiku střetu tak, že vozidlo [jméno] mělo znatelně deformovat levý přední nárazník vozidla Octavia až do úrovně levého předního kola, ačkoli bylo nejméně z fotografie [číslo] jasně patrné, že k takové deformaci nedošlo, a znalec sám mj. díky její analýze dospěl na jiném místě posudku k závěru, že více byla deformována pravá strana vozidla Octavia,
- IV. postřetové smykové stopě zanechané pravým předním kolem vozidla Octavia přiřadil úhel 25°, ačkoli byl ve skutečnosti 65°, čímž posunul střetovou polohu a postavení obou automobilů od reálné střetové polohy a postavení,
- V. na straně 22 výslovně vyloučil, že by vozidlo [jméno] přešlo do protisměru, ačkoli byl v průběhu výslechu na výše uvedené rozpory výslovně upozorněn, na svých závěrech setrval, přestože v důsledku nesprávného vyhodnocení podkladů neodpovídaly technicky přijatelnému řešení průběhu dopravní nehody,

tedy

jako znalec podal hrubě zkreslený znalecký posudek a před soudem uvedl nepravdu o okolnosti, která má podstatný význam pro rozhodnutí,

čímž spáchal

přečin křivé výpovědi a nepravdivého znaleckého posudku podle § 346 odstavec 1, 2 písmeno a) trestního zákoníku

a odsuzuje se

podle § 346 odstavec 2 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání 1 (jednoho) roku.

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.

Podle § 73 odstavec 1, 3 trestního zákoníku se obžalovanému ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti soudního znalce v oboru doprava na dobu v trvání 3 (tří) roků.

Odůvodnění:

1. Skutkový děj soud zjišťoval z výpovědí znalců, znaleckých posudků, z listinných materiálů a z výpovědi obžalovaného.

2. Obžalovaný [celé jméno obžalovaného] setrval na své výpovědi z přípravného řízení. S ohledem na jeho zdravotní stav po prodělané mozkové příhodě soud požádal o přečtení protokolu z přípravného řízení. V něm uvedl, že byl počátkem roku 2013 osloven advokátní kanceláří v [obec], aby se podíval na jednu dopravní nehodu, ke které mělo dojít na [okres]. Po vyžádání základních podkladů byl dne [datum] přes řádnou objednávku osloven panem [příjmení] na vypracování znaleckého posudku. Tento vypracoval pod [číslo] 2013, přičemž byl odlišný od již vyhotoveného posudku znalcem [příjmení] [příjmení]. [příjmení] [příjmení] viděl jen při zadání objednávky a následně až u hlavního líčení. Neměl žádnou snahu vyvinout tohoto člověka a záměrně nepravdivý znalecký posudek nevypracoval. Na žádost Okresního soudu v Bruntále obžalovaný ve věci ještě vypracoval dodatek [číslo] 2013 dne [datum]. Sám pak byl v polovině roku 2015 vyzván k podání vysvětlení, ke kterému se z časových důvodů nedostavil, a dne [datum] mu bylo předáno usnesení o zahájení trestního stíhání. Obžalovaný to vnímal jako snahu zbavit ho znaleckého razítka a zabránit mu v tom, aby mohl být certifikován jako znalec při Ústavu soudního inženýrství v [obec]. K samotné věci pak obžalovaný uvedl, že při hlavním líčení dne [datum] svůj znalecký posudek stvrdil a vysvětlil. Následně dne [datum] podal doplněk znaleckého posudku, kde vysvětlil většinu nejasností. Je nesmyslné tvrzení, že by vozidlo Škoda Fabia stavěl do jeho jízdní poloviny z důvodu existence nějaké stopy. Pokud se týká brzdné stopy vedle středové čáry vpravo, pak znalec připustil, že tato pravděpodobně nesouvisela s dopravní nehodou. I tak ale dle názoru obžalovaného neměla tato stopa rozhodující váhu a na závěry znaleckého posudku neměla žádný vliv. Dále obžalovaný uvedl, že Ing. [příjmení] není autoritou, která mohla hodnotit jeho závěry. Ing. [příjmení] pouze obhajoval své řešení založené na úhlu deformace 30° a své závěry opřel o „logický“ pohyb vozidel. Logickým pohybem vozidla při údajném mikros pátku by byl spíše pohyb přímočarý, tedy ven z oblouku. Je podstatné a sporné, z výpovědi kterých svědků vyplývala verze znalce [příjmení] [příjmení]. Obžalovanému není nyní známo, jak přišel ke kótám výchozích bodů měření. Samotná poloha počátku souřadnicového systému v programu nemusí souhlasit s polohou výchozího bodu měření dle policie. Vzhledem ke shodě 2D výstupu a protokolu však obžalovaný nemohl a ani nezkreslil či jakkoli upravoval výsledky výpočtového protokolu. Znaleckým ústavem byly tyto údaje dle obžalovaného mylně interpretovány (z neznalosti nebo úmyslně). Znalecký ústav nevlastní licenci pro Virtual Crash, bez kterého nelze obžalovaným naměřené údaje nijak ověřit. Ústav [právnícká osoba] není dle obžalovaného obecně uznávaná autorita a je úzce spjata se znalcem [příjmení] [příjmení]. Podle obžalovaného je vazba mezi Ing. [příjmení] a Ing. [příjmení] – což blíže nespécifikoval. Dle obžalovaného je jím určené postavení vozidel v souladu s poškozením vozidel. V průběhu vypracování posudku měl obžalovaný možnost si vozidlo Škoda Fabia prohlédnout a pořídil i fotodokumentaci. Rovina deformace se blížila k nule, do 5°. Z toho je zřejmé, že vozidlo do sebe musela narazit pod úhlem 15° až 20°. Pokud jde o rozdílné hodnoty adheze, pak tyto nemusí být shodné u obou vozidel a zadaná hodnota nemusí být nesprávná a nekorektní. Obžalovaný prohlásil, že si před vypracováním posudku zajistil veškeré dostupné podklady a jako jediný si osobně prohlédl vozidlo Škoda Fabia. Také prohlédl místo dopravní nehody.

3. Obžalovaný se dále vyjadřoval k odůvodnění usnesení o zahájení trestního stíhání, kdy uvedl, že závěry jeho znaleckého posudku byly vyhodnoceny nekompetentními, zaujatými osobami bez uznávané autority. Výraz „nelze se ztotožnit“ neznamená technicky nepřijatelné. Je absurdní, že by se snažil vyvinout obžalovaného ve věci 1T 25/2013. Policejní orgán nepřibral znalecký ústav zapsaný v seznamu a své závěry staví na pochybném spojení fyzických znalců. Celé nesmyslné obvinění je postaveno na znaleckém posudku konkurenčního znalce a spřízněného znalecké kanceláře. Obžalovaný je ochoten poskytnout originál projektů simulací a své tvrzení konfrontovat s kompetentními osobami. V dané věci chybí úmysl cokoli měnit. Kontrola správnosti znaleckých posudků je specifickou a obtížnou činností. Rozpor dvou protichůdných posudků nejsou orgány činné v trestním řízení schopny ani oprávněny rozhodnout. Je proto nutné vyžádat si další znalecký posudek u vědeckého ústavu či vysoké školy. Teprve na základě takového posudku lze zahájit sankční procedury. Okresní soud v Bruntále ve věci 1 T 25/2013

nebral vůbec žádný ohled na pokyn Krajského soudu v Ostravě, nepřezkoumal závěry znaleckých posudků revizním ústavním znaleckým posudkem, ale spokojil se s ústavem ADET. Obžalovaný podával znalecké posudky již 10 let a nikdy nebyl konfrontován se situací, že by podal nepravdivý znalecký posudek nebo krivě vypovídal. Vždy je podával podle svého nejlepšího vědomí a svědomí, nikoli však neomylně.

4. Z vysvětlení svědka [jméno] [příjmení] bylo zjištěno, že měl dne [datum] dopravní nehodu, za kterou již byl i odsouzen. Znalce si zajistil sám. Doporučil mu jej známý z [obec]. Svědek se znalcem telefonicky spojil a sdělil mu, co se stalo. Nato k němu přijel znalec domů a nafotil si veškeré písemnosti, které měl svědek doma. Také dal znalci plnou moc k vyžádání dalších písemností. Posudek měl stát 17 až 18 tisíc. Svědek předal znalci částku 10 000 Kč dne [datum] a po vypracování znaleckého posudku mu ještě elektronicky doplácel částku 7 957,34 Kč. Znalce viděl jen jednou u něj doma a poté až u hlavního líčení u soudu. Znalce předtím nikdy neznal, ale ví, že tento spolupracoval s jeho obhájkyň, Mgr. [příjmení] z [obec]. Znalce nijak nepřesvědčoval, aby znalecký posudek vypracoval v jeho prospěch.

5. Z listinných materiálů soud zjistil následující: Obžalovaný vypracoval dne [datum] znalecký posudek [číslo] 2013 z oboru doprava k posouzení dopravní nehody ze dne [datum] na silnici I. třídy [číslo] v km 231,713 v katastru [územní celek]. Zadavatelem posudku byl [příjmení] [příjmení]. V tomto znaleckém posudku odpověděl obžalovaný na položené otázky tak, že v místě dopravní nehody je komunikace tvořena přímým úsekem, na který navazuje mírná levotočivá zatačka a za ní opět přímý úsek. Maximální rychlost jízdy je zde 90 km/hod. Úsek je v mírném podélném klesání. Komunikace je dvoupruhová. [ulice] jízdní polovina je široká 3,8 m s krajnicí 0,6 m, levá jízdní polovina je široká 4,2 m s krajnicí 0,6 m. Jízdní poloviny jsou odděleny vodorovným dopravním značením – bílá souvislá čára. Na místě není žádné svislé dopravní značení. Za pravým okrajem komunikace je silniční příkop a pole, za levým okrajem je 1m hluboká strouha a za ní pole. V místě dopravní nehody se za levým okrajem komunikace nachází vyústění polní cesty široké 3,0 m. Povrch komunikace je tvořen živíci bez výtluků. Přehlednost úseku je dobrá, nic zde nebrání ve výhledu či rozhledu. Znalec provedeným experimentem potvrdil, že úsek lze bezpečně projet rychlostí 70 až 75 km/hod. Maximální čas, po který se mohli řidiči havarovaných vozidel vzájemně vidět, byl 3 sekundy před střetem, ale lze předpokládat i čas kratší. Ze zanechaných stop a poškození na vozidlech, svědeckých výpovědí, z geometrického uspořádání vozovky a zejména na základě stop na místě dopravní nehody zadokumentované na fotodokumentaci bylo možné na základě korespondence poškození vozidla Škoda Octavia a vozidla Škoda Fabia určit jejich vzájemnou polohu v okamžiku střetu (obr. [číslo]). Bylo možno určit, že došlo ke střetu přední části vozidla Škoda Octavia s vozidlem Škoda Fabia do jeho přední části s mírným překrytím předních částí vozidel (téměř čistý čelní střet). Vozidlo Škoda Octavia bylo v době střetu mírně stočeno přídíl vlevo, vozidlo Škoda Fabia bylo prakticky v přímém směru, resp. ve směru komunikace. Ke střetu došlo v levém jízdním pruhu z pohledu vozidla Škoda Octavia, vozidlo Škoda Fabia nijak nezasahovalo do jízdního pruhu vozidla Škoda Octavia. [obec] střetu je přibližně ve vzdálenosti 5,25 m od VBM s boční mírou 5,65 m vlevo od pravého okraje. Zpětnou analýzou s využitím zjištěné vzájemné polohy při střetu byla provedena analýza střetu a předstřetového děje s využitím simulačního programu Virtual Crash 2.. Několikanásobnou střetovou analýzou a na základě poškození vozidel znalec určil, že vozidlo Škoda Octavia se v době střetu pohybovalo rychlostí 54 km/h, tedy v technicky přijatelné v rozmezí 51 km/h až 57 km/h, vozidlo Škoda Fabia se v tomtéž okamžiku střetu pohybovalo rychlostí 71 km/h, tedy technicky přijatelné z mezí 67,5 km/h až 74,5 km/h. Střetová rychlost byla určena zejména z poškození jednotlivých vozidel a jejich konečných postavení po střetu. Vozidlo Škoda Octavia po střetu zůstalo stát šikmo napříč přes vozovku, přes bílou středovou čáru, vozidlo Škoda Fabia zůstalo stát přibližně uprostřed jízdního pruhu, ve kterém se pohybovalo shodně se směrem jeho pohybu. Obě konečná postavení byla zadokumentována v protokolu o dopravní nehodě i v plánu dopravní nehody. Obžalovaný prohlásil, že rychlost

vozidel na vznik dopravní nehody neměla rozhodující vliv, stejně jako technická závada. Vznik nehodového děje je třeba hledat v chování řidičů před střetem, zejména u řidiče vozidla Škoda Octavia. Obžalovaný znalec se dále podrobně zabýval možným předstřetovým pohybem obou vozidel. Řidič vozidla Škoda Octavia [anonymizováno], stejně jako jeho manželka, ve výpovědích uvádí, že proti nim jedoucí vozidlo Škoda Fabia těsně před střetem jelo v jejich jízdním pruhu, což mělo být příčinou dopravní nehody. Obžalovaný k tomu uvedl, že takový pohyb vozidla Škoda Fabia je velmi málo pravděpodobný, jemuž na její vyloučit. Při předstřetovém pohybu vozidla Škoda Fabia nedocházelo k jeho zpomalování před střetem, pohybovalo se tedy velmi pravděpodobně konstantní rychlostí. S ohledem na zanechanou stopu levého předního kola na vozovce (obrázek 4) mohlo dojít před střetem k velmi krátkému intenzivnímu brzdění a, tedy předstřetová rychlost mohla být nepatrně vyšší. Metodou zpětného odvíjení děje obžalovaný určil rychlosti i polohy vozidla Škoda Fabia v důležitých částech před střetem ve dvou variantách: pohyb vozidla Škoda Fabia v protisměru – pravděpodobná varianta (vozidlo se před zatáčkou pohybuje v protisměru, v okamžiku možné reakce vozidla Škoda Octavia již ale nejméně polovinou vozidla se Škoda Fabia prací do svého jízdního pruhu, pohybuje se rychlostí těsně nad 70 km/h); a pohyb vozidla škoda [jméno] v pravém jízdním pruhu – hodně pravděpodobná varianta (vozidlo se po celou dobu pohybuje v pravém jízdním pruhu rychlostí těsně nad 70 km/h). Metodou zpětného odvíjení děje obžalovaný určil i polohy vozidla Škoda Octavia v důležitých časech před střetem v jediné možné trajektorii pohybu: 3 sekundy před střetem (místo, kde se nejdříve poprvé mohli řidiči vozidel spatřit), 2 sekundy před střetem (místo možné reakce řidiče [příjmení] před stočením vozidla a brzděním) 1,2 sekundy před střetem (místo, kde se vozidlo muselo začít stáčet a případně brzdit). Vozidlo Škoda Octavia se na počátku nehodového děje pohybovalo maximálně rychlostí 76,6 km/h, při méně intenzivním zpomalování rychlostí nižší, teoreticky v rozmezí střetové rychlosti 54 km/h a maximální rychlosti 76,6 km/h. U řidiče vozidla Škoda Fabia obžalovaný nezjistil a neprokázal skutečnosti v jeho chování, které, kdyby v době dopravní nehody provedl jiným způsobem, by vedly k odvrácení dopravní nehody nebo snížení jejích následků. [příjmení] [příjmení] tak z technického hlediska prakticky neměl možnost nehodu odvrátit. Řidič vozidla Škoda Octavia měl možnost zabránit střetu tím, že by nepřejížděl do protisměru. Důvod přejetí do protisměru není z technického hlediska příliš zřejmý, neboť i, kdyby znalec připustil variantu pohybu vozidla Škoda Fabia před střetem v protisměru, tak v okamžiku reakce vozidla Škoda Octavia se již vozidlo Škoda Fabia vracelo do svého jízdního pruhu, řidič [příjmení] tedy neměl důvod přejíždět do protisměru. Střetu by zřejmě řidič vozidla Škoda Octavia nezabránil, pokud by se pohyboval rychlostí nižší, ke které jinak neměl důvod.

6. Dne [datum] vypracoval obžalovaný doplněk znaleckého posudku [číslo] 2013, v němž učinil tyto závěry: znalec [příjmení] [příjmení] naznačuje rovinu deformace vozidla Škoda Octavia pod úhlem 30°, s čímž není možné souhlasit. Lze s úspěchem tvrdit, že tento úhel je daleko menší, nanejvýš 12°. Je to velmi dobře patrné na fotografiích, zejména číslo [PSC], kde je boční pohled a v porovnání s čelním sklem je úhel minimální. U vozidla Škoda Fabia znalec [příjmení] [příjmení] udává různým deformace pod úhlem 10°. V průběhu vypracování znaleckého posudku měl obžalovaný mimo jiné možnost prohlédnout si vozidlo Škoda Fabia. Při této prohlídce pořídil fotodokumentaci, z níž je patrné, že rovina deformace je pod minimální úhlem blížícím se téměř 0, objektivně do 5°. Z výše uvedeného je zřejmé, že vozidla do sebe nemohla narazit pod úhlem 35°, respektive na 28°, jak uvádí znalec [příjmení] [příjmení], ale pod úhlem daleko nižším, tedy kolem 10° až 15°. Pokud se týká brzdné stopy, která se nachází vedle středové bílé čáry vpravo, je třeba uvést, že znalci v době vypracování znaleckého posudku nebyly k dispozici fotografie číslo [PSC] a číslo [PSC]. Obžalovaný připustil, že tato stopa pravděpodobně nesouvisí s předmětnou dopravní nehodou. [příjmení] však měla pouze podpůrnou, nikoliv rozhodující váhu. Na závěry vypracovaného posudku tedy neměla žádný vliv. Tvrzení znalce [příjmení] [příjmení] o tom, že dřecí stopa pravého předního kola vznikla prázdnou pneumatikou přes úlomky je přijatelné, nijak objektivně však nevysvětluje a neprokázal, že ke kontaktu muselo a došlo ve větší vzdálenosti od

středové čáry do poloviny vozovky vozidla Škoda Octavia. K tomuto vsunutím mohlo stejně dobře dojít z místa střetu, a tedy poloze vozidla Škoda Octavia větší částí v protisměru. Tvzení znalce [příjmení] [příjmení], že úlomky plastů a střepy jsou z pravé poloviny vozovky ve směru jízdy vozidla Octavia odstraněny a shrnuty hasiči, je naprosto ničím nepodložené, až se dá téměř říci, že lživé. Z fotodokumentace vyplývá, že všichni přítomní hasiči usilovně pomáhají záchranářům s vyprošťováním a ošetřování zraněných osob ve vozidlech. Lze si jen těžko představit, že by se hasiči před poskytováním první nezbytné pomoci chopili uklízacího náradí a záměrně manipulovali se stopami na silnici. Takovou činnost mají zakázána až do doby, než k tomu dají vyšetřující policisté výslovný souhlas.,, Zavapexovaný“ prostor nijak objektivně neprokazuje, že jsou provozní kapaliny v pravém jízdním pruhu, neboť provozní kapaliny se dostali na podrážky bot záchranářů a hasičů, a tedy byly rozneseny v okolí celé dopravní nehody. Z protokolu o hlavním líčení je zřejmé, že znalec [příjmení] [příjmení] při výslechu předložil pouze argumenty ze svého doplnění znaleckého posudku. Znalec obhajoval pouze své řešení založen úhlu deformací 28° bez toho, aby připustil jiný předstřetový pohyb vozidel. Své závěry opírá o logický pohyb vozidel. Za logický pohyb vozidla Škoda Fabia, pokud bychom připustili údajný mikros pánek, je, ale spíše pohyb přímočarý, tedy pohyb směrem ven z oblouku. Nebo je logický pohyb vozidla Škoda Fabia ve svém jízdním pruhu, neboť k vyjetí do protisměru neměl objektivní důvod, přičemž lze připustit pohyb vozidla při středové čáře. Stejně tak logický a možný je pohyb vozidla Škoda Octavia částečně v protisměru z důvodu zkrácení oblouku. Nelze ani nijak vyloučit náhlé vybočení vozidla Škoda Octavia do protisměru, například nevěnováním se řízení, zásahem do řízení spolujezdce a podobně. Je naprosto nelogické, proč reagoval řidič Octavie strhnutím řízení vlevo, když na pravé straně byl naprosto volný prostor s nízkým příkopem. Oba řidiči se měly pohybovat ve svém jízdním pruhu při pravém okraji a za takové situace, kdy ke střetu nedošlo. K nehodě došlo objektivně u středu silnice, a to přináší vždy řadu nejasností. [obec] střetu znalec [příjmení] [příjmení] umístil zcela do jednoho jízdního pruhu, který okrajem až 2 m za střední dělicí čáru z pohledu řidiče [příjmení]. Podle názoru obžalovaného je téměř vyloučené, aby v tomto jízdním pruhu po střetu nebyly žádné střepiny, úlomky, kousky a provozní kapaliny vozidel, která se zde měla střetnout. Obžalovaný proto zásadně nesouhlasí se závěry znaleckého posudku Ing. [příjmení] a je přesvědčen, že v protisměru se podstatnou částí pohybovalo vozidlo Škoda Octavia.

7. Ing. [jméno] [příjmení] [příjmení] dne [datum] ke stejné dopravní nehodě znalecký posudek [číslo] – [číslo], v němž učinil tyto závěry: Znalec konstatoval, že k nehodě došlo s největší pravděpodobností tak, jak přibližně vypovídal řidič vozidla Octavia. Zcela objektivně na základě poškození obou vozidel, střetu těchto vozidel a pohybu do konečných poloh bylo možné objektivně zjistit, že vozidlo [jméno] se před tímto střetem nacházelo v levé polovině vozovky ve směru jeho jízdy, řidič vozidla [jméno] se tedy krátce před střetem nacházel v levé polovině vozovky. Výpověď řidiče vozidla [jméno] o tom, že se pohyboval ve své pravé polovině vozovky v přímé jízdě, se nezakládá na objektivních podkladech a neodpovídá odvozenému objektivnímu průběhu nehody. Na základě analýzy pohybu obou vozidel při střetu v příloze 2 bylo zjištěno, že vozidlo [jméno] se objektivně při střetu a vzhledem k nezanechaným stopám i před střetem pohybovalo rychlostí 77 km/h, tedy v technicky přijatelném rozmezí 74 až 80 km/h. [příjmení] se vozidlo [jméno] dostalo do polohy v místě střetu, muselo se objektivně pochybovat v levé polovině vozovky proti příjíždějícímu vozidlu Octavia. Řidič vozidla [jméno] svým pohybem v levé polovině vozovky vytvořil pro řidiče vozidla Octavia kolizní situaci (překážku náhlou), na kterou tento následně reagoval uhýbáním vlevo. Způsob jízdy řidiče vozidla Octavia vyplývá z analýzy, kdy střet obou vozidel odpovídá pohybu vozidla Octavia do konečné polohy. Zcela objektivně se vozidlo Octavia v okamžiku střetu pohybovalo rychlostí asi 70 km/h, tedy v technicky přijatelném rozmezí 67 až 73 km/h. Vozidlo Octavia krátce před střetem vyjíždělo z pravé poloviny vozovky směrem vlevo a ke střetu došlo ještě spíše v pravé polovině vozovky ve směru jízdy vozidla Octavia. Řidič vozidla Octavia reagoval na protijedoucí vozidlo [jméno] včas a bez opoždění a uhnutím do levé poloviny vozovky, kde v době, kdy se řidič vozidla Octavia

rozhodoval pro tento manévr, tak byl volný prostor. Ke střetu došlo spíše v pravé polovině vozovky ve směru jízdy vozidla Octavia u středu komunikace. Rozhodující pro posouzení dané věci však nebyla příčná poloha místa střetu, ale polohy a pohyb obou vozidel krátce před střetem, kdy zcela objektivně vozidlo Octavia vyjždělo z pravé poloviny vozovky a uhýbalo protijedoucímu vozidlu [jméno], které se pohybovalo ve svém směru jízdy v levé polovině vozovky. Řidič vozidla [jméno] měl možnost nehodě předejít a zabránit, pokud by nepřejel do levé poloviny vozovky a jel ve své pravé polovině. Tímto způsobem jízdy by u řidiče protijedoucího vozidla Octavia nevyvolal reakci na kolizní situaci, kdy se vozidlo [jméno] nacházelo v levé polovině vozovky. Řidič vozidla Octavia reagoval na situaci před sebou včas a bez opoždění uhýbáním vlevo, kde viděl volný prostor. Řidič vozidla Octavia vzhledem k tomu, že řidič vozidla [jméno] se začínal vracet zpět do své poloviny vozovky, neměl možnost tímto způsobem nehodě předejít a zabránit, neboť vozidlo [jméno] se vracelo do svého původního směru jízdy po pravé polovině vozovky. Řidič vozidla Octavia neměl možnost nehodě předejít a zabránit uhýbáním vpravo, tímto způsobem odvrácení nehody by vozidlo vyjelo do pravého příkopu v daném místě a havarovalo by. Částečně měl řidič vozidla Octavia možnost nehodě předejít a zabránit pouze jízdou v přímém směru, kdy krátce před ním se již vozidlo [jméno] začínalo vracet zpět do své poloviny vozovky. V daném případě by došlo pravděpodobně k výrazně mírnějšímu kontaktu, než v době nehody, a to levou přední částí vozidla Octavia do levé zadní části vozidla [jméno]. V daném případě to však vyžadovalo jízdu proti příjíždějícímu vozidlu [jméno] v době reakce řidiče vozidla Octavia, což by vyžadovalo značné úsilí, aby neuhnul vlevo nebo vpravo. Průběh nehodového děje byl zpracován i graficky.

8. Závěry revizního znaleckého posudku, vypracovaného Českým vysokým učením technickým v [obec], fakulta dopravní, ústav soudního znalectví v dopravě dne [datum] jsou tyto: Pro nehodovou situaci není důležitá pouze konfigurace a místo střetu na vozovce jako stav, ale zejména to, co střetu předcházelo, tedy děj. Z dostupných stop, konečných poloh a poškození vozidel lze konstatovat, že automobil Fabia se před střetem nepohyboval při pravém okraji svého jízdního pruhu, ani ve středu svého jízdního pruhu, ale pohyboval se do místa střetu jízdou podél středové čáry s možným přesahem do protisměru (varianta A) nebo po předchozím výraznějším přejetí do protisměru (varianta B). Způsob nehody popisovaný řidičem [anonymizováno]. [příjmení] je tedy technicky přijatelný. Způsob jízdy popisovaný řidičem [anonymizováno]. [příjmení] odpovídá běžnému průjezdu pravotočivého oblouku, ovšem z řešení uvedeného v revizním posudku vyplývá, že automobil Fabia se před střetem dne pohyboval při pravém okraji svého jízdního pruhu, ani ve středu svého jízdního pruhu. Výpověď řidiče [anonymizováno]. [příjmení] je tak z technického hlediska nepřesná. Řidič automobilu Fabia [příjmení] [příjmení] se před střetem nepohyboval při pravém okraji svého jízdního pruhu, ani ve středu svého jízdního pruhu, ale pohyboval se do místa střetu jízdou podél středové čáry s možným přesahem do protisměru nebo po předchozím výraznějším přejetí do protisměru. Bezprostředně před střetem jel rychlostí okolo 75 km/h. Řidič [značka automobilu] [anonymizováno] před střetem směřoval strmě doleva, bezprostředně před střetem jel rychlostí 60 až 65 km/h. Před střetem mohl brzdit a snížit tak svou rychlost. [obec] střetu je určeno hlavně pomocí stopy pravého předního kola automobilu Octavia. Vůči šířce vozovky byla poloha pravého předního kola automobilu Octavia v okamžiku střetu dána dokumentovanou stopou, tedy nejméně asi 20 cm od středové podélné čáry souvislé. Vzhledem k nedostatečné dokumentaci přesného počátku této stopy nelze vyloučit i větší vzdálenost polohy pravého předního kola automobilu Octavia v okamžiku střetu od středové podélné čáry souvislé (do asi 60 cm). Zabránit střetu by byl mohl řidič vozidla [jméno], pokud by jel kontinuálně při pravém okraji vozovky. Odvrátit střet by byl mohl řidič automobilu Octavia, pokud by nereagoval vybočením vlevo do protisměru, ale spíše k pravému okraji vozovky, neboť řidič automobilu Fabia by se stihl vyhnout střetu. To ovšem řidič automobilu Octavia v době reakce nemohl vědět, jeho reakce vybočením vlevo je tedy přirozená. Přesný průběh předstřetového pohybu obou automobilů nelze bez dalších případných stop určit. Z dostupných objektivních podkladů je známa přibližná

konfigurace střetu, a lze tedy určit rozsah takových předstřetových pohybů, které jsou s danou konfigurací střetu technicky kompatibilní. Na straně 34 posudku byly zobrazeny polohy automobilů Octavia a [jméno] v čase pro obě varianty A i B. Pro zjednodušení byla uvažována rychlost automobilu 70 km/h. Postup znalců [příjmení] [jméno] [příjmení] a Ing. [jméno] [celé jméno obžalovaného] i [právníká osoba] s.r.o. byl podobný. Analyzovali stopy a deformace. Rozdílnost řešení vychází z vyhodnocení těchto podkladů. Ing. [celé jméno obžalovaného] nesprávně vyhodnotil stopy na obrázcích 3a, 3b a 4 v jeho znaleckém posudku a nesprávně vyhodnotil i konfiguraci střetu (obrázek 6 a). Tato konfigurace neodpovídá poškozením jednotlivých automobilů. Řešení znalce [příjmení] [příjmení] a znaleckého ústavu [právníká osoba] jsou s výhradami slučitelná s řešením uvedeným v tomto revizním ústavním posudku. Závěry uvedené ve znaleckém posudku Ing. [celé jméno obžalovaného] jsou založeny na nesprávném vyhodnocení podkladů, a proto neodpovídají technicky přijatelnému řešení průběhu dopravní nehody. V daném případě nejsou pro přesné určení předstřetového pohybu automobilů dostatečné podklady. Technicky lze vycházet z dostupných stop, které určí rozsah technicky přijatelných střetových konfigurací, ze kterých lze pak určit rozsah možných předstřetových pohybů. Proto v daném případě přichází v úvahu širší rozsah předstřetových pohybů jednotlivých automobilů.

9. Dle dokladů o platbách zaplatil [příjmení] [příjmení] obžalovanému [příjmení] [celé jméno obžalovaného] dne [datum] částku 10 000 Kč a dne [datum] na účet zaslala doplatek ve výši 7 957,34 Kč.

10. Dle protokolu o nehodě v silničním provozu došlo dne [datum] v 16.40 hodin na silnici I. třídy [číslo] mezi [příjmení] [jméno] a hranicí okresu [obec] k dopravní nehodě tak, že řidič osobního vozidla Škoda Fabia ([příjmení]) se při jízdě dostatečně nevěnoval řízení a vlivem mikrosnánku přešel do levé jízdní poloviny v době, kdy z protisměru bezprostředně projíždělo osobní vozidlo Škoda Octavia, jehož řidič ([příjmení]) na vzniklou situaci reagoval stržením řízení vlevo. [příjmení] [příjmení] ve stejném okamžiku procitl a strhl řízení vozidla zpět do pravé jízdní poloviny, kdy došlo k čelnímu střetu uvedených vozidel. Došlo k těžkým zraněním řidiče [příjmení] a jeho spolujedoucí na předním sedadle ve vozidle Škoda Octavia, dále k lehkému zranění řidiče [příjmení] a těžkému zranění jeho spolujedoucího na předním sedadle. Alkohol byl u řidičů na místě vyloučen provedenou dechovou zkouškou. [ulice] závada nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Na místě byla provedena policejní fotodokumentace a pořízen plánek dopravní nehody.

11. Z protokolů o hlavních líčeních ve věci 1 T 25/2013 vedené u zdejšího soudu bylo zjištěno, že obžalovaný [příjmení] [příjmení] dne [datum] mimo jiné uvedl, že byl po nehodě zmatený a dezorientovaný. Policistovi na místě řekl, že neví, co se stalo, měl asi mikrosnánek. Neuměl si vysvětlit, proč se dostal do levého jízdního pruhu. Byl přesvědčený, že se naboural v levém jízdním pruhu. Teprve od manželky se v nemocnici dozvěděl, že auto stálo v pravém jízdním pruhu. Stejně tak svědek [jméno] [příjmení] popsal, že ke střetu došlo v jeho jízdním pruhu. Dne [datum] byl ve věci vyslechnut jako znalec [celé jméno obžalovaného], který uvedl, že byl požádán o podání protiposudku k předmětné dopravní nehodě. Na závěrech svého znaleckého posudku nehodlal nic změnit. Uvedl, že je přesvědčen, že ke střetu vozidel došlo v jízdním pruhu vozidla [jméno], neboť v druhém jízdním pruhu dle fotodokumentace nebyly žádné úlomky, střepy ani provozní kapaliny. Na fotografii [číslo] označil smykovou stopu pravého předního kola vozidla Octavia. Pravé přední kolo tak bylo těsně před středem vozovky a zbytek vozidla se nacházel již v protisměru. Příčinou dopravní nehody bylo najetí vozidla Octavia do protisměru, přičemž příčinu tohoto najetí nebyl schopen objektivně určit. Připustil, že není schopen prokázat, že stopa na vozovce pochází od vozidla Octavia. Nebyla policií zaměřena ani jinak určena. Připustil také, že neví, zda měl k dispozici veškerou dostupnou dokumentaci, neboť pracoval pouze s tím, co mu doručil obžalovaný. Fotografie [číslo] neměl vůbec k dispozici. Jeho závěry by se však nijak nezměnily, ani kdyby stopa na silnici nebyla. Kategoricky setrval na tvrzení, že

vozidlo [jméno] bylo pouze v pravém jízdním pruhu a nepřipustil jinou možnou variantu. Ing. [celé jméno obžalovaného] setrval na svém závěru, kdy tvrdil, že vozidlo [jméno] vytvořilo brzdovou stopu svým levým předním kolem, ačkoli v diskusi se znalcem [příjmení] [příjmení] připustil, že stopu muselo vzhledem k odlehčení a přetížení vozidla v zatáčce zanechat pravé kolo. Tím tak potvrzoval verzi tehdy obžalovaného [jméno] [příjmení]. Znalec [příjmení] [celé jméno obžalovaného] nesouhlasil s úhlem deformace (10 stupňů) určený znalce [příjmení] [příjmení]. Nebyl schopen odůvodnit, proč nebylo vozidlo dle jeho závěrů deformováno na levém předním rohu. Nebyl schopen uvést, proč zadával rozdílnou adhezi u obou vozidel.

12. Rozsudkem Okresního soudu v Bruntále ze dne 27. 6. 2013, čj. 1 T 25/2013-351, byl [příjmení] [příjmení] uznán vinným ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odstavec 1, 2 trestního zákoníku. Proti tomuto rozsudku si obžalovaný podal odvolání a na veřejném zasedání konaném u Krajského soudu v Ostravě dne [datum] byl usnesením v celém rozsahu zrušen a věc byla vrácena k dalšímu řízení. Okresnímu soudu bylo zejména uloženo zkoumat, zda došlo úklidem hasičů na místě nehody k odklizení úlomků a střepů tak, aby nebránily v zásahu.

13. Dle protokolu o hlavním líčení konaném dne [datum] u Okresního soudu v Bruntále vypověděl svědek [jméno] [příjmení], že byli na místě zásahu jako první a neprováděli úklid střepů do příjezdu policie a nafocení. Připustil, že mohli zamést střepy tak, aby bylo možné provést zdravotnickou pomoc. Střepy tak shrnuli mezi vozidla. Nedošlo k zametání, ale pouze odstranění drobných úlomků nohou. [příjmení] se udělat prostor pro vystříhání zraněné osoby a pro nosítka. Zametené střepů před fotodokumentací vyloučil i svědek [jméno] [příjmení]. Svědek [jméno] [příjmení] uvedl, že fotografie [číslo] je pořízena asi hodinu po přemístění vozidla, které se dostříhávalo. Auto museli posunout, aby udělali prostor. Lopatu ani smeták do té doby nepoužili, pouze je měli nachystané. Museli nejprve otevřít dveře od Octavie. Svědek [jméno] [příjmení] uvedl, že slyšel řidiče [jméno] mluvit s dopravním policistou, kterému sděloval, že asi usnul. V následujícím hlavním líčení dne [datum] svědek [jméno] [příjmení] uvedl, že si na střepy nevzpomíná. Úklid vozovky se prováděl až později. Svědek [jméno] [příjmení] sdělil, že na místo dorazili z [obec] až po hasičích z [obec]. Střepů na silnici si podle něj málokdo všimá, neboť pro ně je to nepodstatné. Nemohl vyloučit, že by došlo k odstranění nějakých úlomků, pokud by to vedlo k jejich efektivnější činnosti.

14. Dne [datum] zaslal Ing. [celé jméno obžalovaného] sdělení ke sp.zn. 1 T 25/2013, v němž uvedl, že prostudoval výslechy a vyjádření dalších svědků ze dne 14. 7. a [datum] a uvedl, že nevedly k žádné změně v jím provedeném a předloženém znaleckém posudku. Naopak má za to, že tyto výslechy zcela potvrdily jeho závěry.

15. Ve věci 1 T 25/2013 byl dne 2. 2. 2015 vypracován revizní znalecký posudek znaleckým ústavem [právní osoba] s těmito závěry: Nehodový děj popisovaný řidičem [příjmení] jako pohyb vozidla [jméno] v pravé polovině vozovky ve směru [obec] – [obec] v prostoru levými koly v prostoru stopy podle foto policie [číslo] asi 0,1 až 0,2 metru od středové čáry s přijetím vozidla Octavia do protisměru hodnotili jako technicky nepřijatelný. Naopak jako technicky přijatelný byl hodnocen nehodový děj popisovaný řidičem [příjmení], a to pohyb vozidla Octavia v pravé polovině vozovky ve směru [obec] – [obec] s přejetím vozidla Octavia do protisměru jako reakci na protijedoucí vozidlo [jméno] pohybující se v době reakce řidiče vozidla Octavia v protisměru. Z dokumentovaných stop na vozovce je technicky přijatelné, že vozidla [jméno] a Octavia se v čase asi 2,8 sekund před střetem mohly pohybovat rychlostí do asi 75 až 80 km/h a v čase se asi 2,8 sekundy před střetem vozidla od set mohly být vzdáleny asi 114 až 122 m a řidiči se od tohoto času mohli vzájemně vidět. [příjmení] [jméno] se mohlo pohybovat částečně v protisměru a před střetem se řidič snažil vrátit do pravé poloviny vozovky ve směru [obec] – [obec]. Do místa střetu mohlo vozidlo [jméno] snížit rychlost jízdy na asi 70 až 75 km/h. Při uvedené rychlosti se vozidlo [jméno] mohlo střetnout s vozidlem Octavia. Vozidlo Octavia se mohlo pohybovat rychlostí asi 75 až 80 km/h. Na protijedoucí vozidlo [jméno] řidič reagoval stočením řízení vlevo. Do místa

střetu mohlo vozidlo Octavia snížit rychlost jízdy na asi 60 až 65 km/h. Při uvedené rychlosti se vozidlo Octavia mohlo střetnout s vozidlem [jméno]. Pokud by řidič vozidla Octavia reagoval na pohyb vozidla [jméno] uhýbáním k pravému okraji vozovky, ke střetu vozidel by nedošlo. Řidič vozidla [jméno] se snažil vrátit do pravé poloviny vozovky. V prostoru místa střetu byla zadní část vozidla částečně v protisměru. Zabránění střetu bylo závislé na reakci řidiče protijedoucího vozidla Octavia. Vyhýbáním vozidla Octavia vlevo je jedna z možných reakcí řidiče na protijedoucí vozidlo. Pokud by protijedoucí vozidlo pokračovalo v jízdě v protisměru, je technicky možné, že by se vozidla minuly. Prostor místa střetu vozidla [jméno] a Octavia je technicky přijatelný v prostoru středu vozovky až v levé polovině vozovky ve směru [obec] – [obec] jako průsečík koridoru pohybu čelního profilu vozidla [jméno] a čelního profilu vozidla Octavia. Při poloze vozidla Octavia pravým předním kolem v prostoru stopy podle foto policie číslo [PSC] je technicky přijatelný prostor místa střetu (bod rázu) asi 5,82 až 6,13 m od VBM a 0,08 až 0,22 m od středu vozovky v levé polovině vozovky ve směru [obec] – [obec]. Čelní profily vozidel jsou asi 0,1 až 0,4 metru od středové čáry vpravo až 1,2 až 1,3 m od středové čáry vlevo, přičemž vozidla zasahují půdorysnými profily vozidel do pravé i levé poloviny vozovky ve směru [obec] – [obec]. Znalecký posudek Ing. [jméno] [příjmení] je po metodické stránce zpracován korektně. S technickým názorem znalce na rychlost vozidel vypočtenou pro střet vozidel z dokumentovaného poškození vozidel pro vozidlo [jméno] asi 77 km/h a Octavia asi 70 km/h je možno se ztotožnit. Vzhledem k utrpěným zraněním osádky vozidel Octavia a [jméno] a dokumentovanému poškození vozidel jsou znalci ústavu názoru, že rychlost vozidel v době střetu by nemohla být i mírně nižší než uvádí znalec [příjmení]. S technickým názorem znalce [příjmení] [celé jméno obžalovaného] na rychlost vozidel vypočtenou pro střet vozidel z dokumentovaného poškození vozidel pro vozidlo [jméno] asi 71 km/h a Octavia asi 54 km/h by se bylo možno orientačně ztotožnit jako přiblížení se k dolní hranici uvažovaných rychlostí. Nelze se ale ztotožnit s postavením vozidel při střetu a s celkovým hodnocením nehodového děje, které se odvíjí od nekorektního postavení vozidel v době střetu. Na straně 16 17 jeho posudku je uvedeno místo střetu (bod rázu) přibližně 5,25 m od VBM z boční míry 5,65 m vlevo od pravého okraje (shodně s měřením policie). Tento údaj je v zásadním rozporu s údaji ve výpočtovém protokolu, ze kterého vyplývá, že bod rázu je 6,835 m od bodu 0 (VBM). Tedy o asi 1,585 m dále od VBM. Z postavení vozidel v době střetu podle obrázku [číslo] na straně 17 posudku se vozidla při uváděných střetových rychlostech Octavia 54 km/h a [jméno] 74 km/h nezastaví v prostoru dokumentovaných konečných poloh podle protokolu o nehodě. Podle postavení vozidla [jméno] podle obrázku [číslo] by se vozidlo [jméno] po střetu muselo do dokumentované konečné polohy posunout vpravo o asi 0,5 až 0,6 m. Podle výpočtového protokolu se posune vpravo od 0,137 m. Znalcům ústavu není známo, proč v popisu postavení vozidel při střetu znalec [příjmení] [celé jméno obžalovaného] uvádí jiné postavení, než jaké vyplývá z výpočtových protokolů. Postavení vozidel v době střetu podle obrázku [číslo] 6b není v souladu s dokumentovaným poškozením vozidel podle fotodokumentace policie. S nehodovým dějem podle posudku Ing. [celé jméno obžalovaného] se tak znalci ústavu neztotožnili.

16. U hlavního líčení konaného dne 26. 3. 2015 ve věci 1 T 25/2013 byl vyslechnut znalec [příjmení] [jméno] [příjmení] ze [právnícká osoba] s.r.o. a byl vyhlášen nový rozsudek ve věci, přičemž byl [příjmení] [příjmení] opětovně uznán vinným. [příjmení] [jméno] [příjmení] byla zamítnuta usnesením Krajského soudu v Ostravě ze dne 1. 6. 2015, čj. 6 To 203/2015-578.

17. Na základě žádosti obžalovaného [příjmení] [celé jméno obžalovaného] byli v této trestní věci vyslechnuti znalci, kteří vypracovávali revizní znalecký posudek (blíže v bodě 8 tohoto odůvodnění), a to doc. Ing. [jméno] [příjmení], Ph.D. a Ing. [jméno] [příjmení], Ph.D. Tito znalci uvedli, že pro určení konfigurace střetu museli všichni předchozí znalci vycházet z dokumentovaných poškození na vozidlech. Z fotografií je vidět, jakým směrem na sebe automobily působily. Z toho vyplývalo, že střetová konfigurace odpovídá spíše tomu, že automobil Fabia zasahoval do protisměru a byl za středovou čarou, i když třeba jen o 20 cm.

Pokud tedy obžalovaný vyhodnotil, že pouhá bylo okolo 20 stupňů, ale pouze 10, a potom vyhodnotil, že vozidlo nezasahovalo přes středovou čáru, takto pak vedlo k jeho střetové konfiguraci, ze které mu vycházely všechny závěry. Ve znaleckém posudku obžalovaný uvedl, že měl k dispozici fotodokumentaci, i když ne kompletní. K dispozici však měl poškození obou automobilů, kdy z těchto dokladů všichni znalci byli schopni určit, že střetová konfigurace zasahovala u vozidla [jméno] do protijedoucího pruhu, zatímco v posudku Ing. [celé jméno obžalovaného] tam vozidlo [jméno] nezasahovalo. Z objektivních podkladů, které měli všichni znalci k dispozici, vyšel rozsah možností od mírného přesahu až do většího přesahu automobilu Fabia. V případě obžalovaného by se dalo pochopit, pokud by konfiguraci vyhodnotil třeba i s menším úhlem a s menším přesahem do protisměru, pokud by zde byla určitá variantnost jeho řešení, pak by to bylo v pořádku. Bylo by možné tolerovat, pokud by znalec došel k závěru, že z jeho pohledu nemusel středovou čáru přejet, pokud by měl i variantu, že toto čáru přejel. Revizním posudkem zjištěné varianty A a B jsou v technicky přijatelném rozmezí. Na každou stranu od něj dále se již jedná o extrémní, které nejsou tolik pravděpodobné. Po nahlédnutí na obrázek 3b na čísle listu 161 znalec uvedl, či na něm jsou vidět tmavé fleky na bílé, tedy od gumy. Lze je nazývat dřecí stopou. [příjmení] [jméno] způsobil náraz a následně i po střetu jí pohyb. Znalci jsou toho názoru, že vozidlo [jméno] bylo ještě v jízdním pruhu vozidla Octavia. Vycházelo jim, že i levá kola automobilu Fabia musela být za středovou čarou. K učinění závěru, že se automobil Fabia pohyboval v protisměru, nestačí pouze tato fotografie. Důležitá je i analýza poškození obou automobilů. Pokud jde o deformaci předního levého blatníku automobilu Octavia, pak do sebe vozidla zasahovaly a deformace byla určitě větší. Proto také došly k závěru, že přesah obou vozidel bylo, a že vozidlo [jméno] mělo směřovat spíše kolo na kolo od vozidla Octavia. Konfigurace střetu, která je zobrazena v posudku Ing. [celé jméno obžalovaného], je podle znalců nesprávná. [příjmení] [jméno] by měl být více posunutý do protisměru, aby bylo možné vysvětlit poškození obou automobilů, i částečné nepoškození (stran, které byly odvráceny od místa střetu). Pokud jde o simulaci v počítačovém programu a umístění jiného výchozího bodu měření u obžalovaného [příjmení] [celé jméno obžalovaného], bylo vycházeno z jiné střetové polohy vozidel, než s jakou uvažovali znalci při hodnocení deformací vozidel a stop. Hodnocení poškození přišlo znalcům důležité, neboť následně ovlivnilo vytvoření simulace. Obžalovaný ve znaleckém posudku použil při simulaci jiné vozidlo o jiné hmotnosti, což však nemělo významnější vliv. Znalci nenarazili na nějaký šílený extrém, který by v rámci simulace nedával vůbec žádný smysl. Obžalovaný neměl k dispozici veškerou fotodokumentaci a bylo pouze na něm, aby určit, zda jsou jeho podklady dostatečné. Obžalovaný zvolil správný postup, avšak na základě stejných podkladů se dostal mimo technicky přijatelný rozsah řešení. Na straně 13 svého znaleckého posudku obžalovaný popisuje poškození vozidla Octavia, kdy oproti jiné části znaleckého posudku mu chybí uvést poškození příděl. To znalci považovali za extrémní. Postup obžalovaného byl správný, ale vyhodnocení podkladů vyústilo v nesprávné závěry. Jestliže měl obžalovaný k dispozici alespoň částečně fotodokumentaci vozidel a jejich deformace, pak mohl dojít k širšímu rozmezí technicky přijatelných střetových poloh, a tím se také dostat k závěrům, že automobil Fabia přesahoval do protisměru. Podle názoru znalců se obžalovaný dostal za rozpětí technické přijatelnosti. V jeho případě byla navíc určena pouze jediná varianta. Podle názoru znalců nelze dojít pouze k jediné variantě, ale vždy musí být nějaký rozptyl, nějaké technické rozmezí. Potom se prověřují jednotlivé varianty. V případě obžalovaného byla v pořádku použita metoda, ale postup, respektive kvalita odvedené práce, nebyla dostatečná. Znalec obecně může dojít do tzv. slepé uličky a odchýlit se od řešení. Někdy dojde k výměně názorů mezi znalci i před soudem, a dokonce se znalci někdy shodnou, či upřesní výstupy svých znaleckých posudků. V tomto případě se ale nestalo. Znalci někdy zůstávají slepí a zatvrzele trvají na svém řešení.

18. Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, vypracovaného Prim. MUDr. [jméno] [příjmení], bylo zjištěno, že u obžalovaného [příjmení] [celé jméno obžalovaného] byla diagnostikována tzv. organická porucha osobnosti, která se u něj rozvinula

po traumatu hlavy s poškozením mozku listopadu 2013. V období února až dubna 2013 a června 2013 obžalovaný netrpěl žádnou forenzně významnou duševní chorobou či poruchou. Obžalovaný nyní trpí organicky podmíněnou poruchou osobnosti projevující se dezinhibicí, narušením soudnosti, snížením náhledu na vlastní poruchu, snížením koncentrace pozornosti, poruchou vyjadřování emocí, impulsů, poruchou exekutivních funkcí, zejména při plánování činností. Je u něj naznačena zabíhavost v myšlení, nevýpravnost až ulpívavost. Naznačena je rovněž paranoidita, vztahovačnost. V důsledku proběhlé cévní mozkové příhody je navíc narušena vyjadřovací schopnost (expresivní faktická porucha). Prognóza uvedené duševní poruchy je nejistá. Rozpoznávací i ovládací schopnosti obžalovaného byly v době projednávaného skutku a ve vztahu k němu zcela zachovalé. Obžalovaný je schopen účastnit se výslechu v dané věci s omezeními. Z psychiatrického hlediska se není schopen samostatně hájit. Je třeba, aby byl zastoupen právním zástupcem. Z hlediska procesních úkonů je třeba akceptovat jeho omezené vyjadřovací schopnosti, sníženou pružnost myšlení, sníženou výdrž koncentrace pozornosti a zvýšenou unavitelnost psychických funkcí. Tyto úkony je třeba prokládat přestávkami, sloužícími k restauraci psychických schopností vyšetřovaného. Pobyt obžalovaného na svobodě není možno považovat za nebezpečný a nevyžaduje uložení žádné z forem ochranného léčení. Rovněž nejsou dány podmínky pro uložení zabezpečovací detence.

19. Soud hodnotil všechny provedené důkazy jednotlivě i v jejich vzájemné souvislosti. Obžalovaný popřel spáchání trestné činnosti a spíše než na vlastní obhajobu se soustředil na vytýkání chyb ve znaleckém posudku Ing. [příjmení] s poukazem na zaujatost orgánů činných v trestním řízení v Moravskoslezském kraji proti jeho osobě. Tento jeho postoj zcela koresponduje se závěry znaleckého posudku ohledně duševního stavu obžalovaného po prodělané mozkové příhodě. Soud nesdílí názor, že by podaná obžaloba byla zapříčiněna podjatostí orgánů činných v trestním řízení proti osobě obžalovaného [příjmení] [celé jméno obžalovaného] ani nebyla zjištěna žádná snaha obžalovaného, „sundat z razítka“, jak uváděl. V trestní věci 1 T 23/2013 byl kromě předmětného znaleckého posudku vypracován i posudek Ing. [příjmení] a revizní znalecký posudek. Oba tyto další znalecké posudky jím dospěly v podstatě ke shodným závěrům, tedy stručně řečeno, že vozidlo [jméno] řízené [jméno] [příjmení] se krátce před střetem pohybovalo v levé polovině vozovky, na což protijedoucím vozidlo Octavia reagovalo stržením řízení doleva. V téže chvíli se do svého jízdního pruhu začal vracet i [příjmení] [příjmení] s vozidlem [jméno], načež došlo ke střetu obou vozidel. K tomuto střetu došlo v rozmezí od bodu blízko za středovou dělicí čarou levé poloviny vozovky ve směru jízdy řidiče vozidla [jméno] až do bodu středu levé poloviny vozovky. Toto rozhraní bylo určeno znalci jako technicky přijatelné a nejpravděpodobnější. Znalci se rovněž vyjadřovali k popisu události oběma řidiči, kdy dospěli k závěru, že technicky přijatelná je verze řidiče vozidla Octavia a nepřijatelná a technicky nereálná je verze řidiče vozidla [jméno]. Z nyní provedeného dokazování vyplynulo, že obžalovaný [příjmení] [celé jméno obžalovaného] byl osloven tehdy obžalovaným řidičem vozidla [jméno], aby provedl znalecký posudek v dané věci. Za tím účelem znalci předložil neúplnou fotodokumentaci. Vypracovaný znalecký posudek následně obžalovaný předložil zdejšímu soudu a osobně jej obhajoval i u hlavního líčení konaného dne [datum]. Přestože byl v několika bodech dotazován na nejasnosti ve svém znaleckém posudku, kategoricky si setrval na svých závěrech, kdy tvrdil, že vozidlo [jméno] jelo pouze ve svém jízdním pruhu a příčinnou dopravní nehody bylo pouze přejetí vozidla Octavia do protisměru. Tomu podle názoru obžalovaného nemohl řidič vozidla [jméno] nijak zabránit. Revizního znaleckého posudku vypracovaného ČVUT [obec] sice obžalovaný použil správnou metodu, ale kvalita jeho odvedené práce nebyla dostatečná. Obžalovaný zcela bez jakéhokoliv odůvodnění dospěl k závěru, že ke střetu vozidel došlo v jízdním pruhu vozidla [jméno], ačkoliv předtím v nálezové části posudku analyzoval dřecí stopu pravého předního kola vozidla Octavia s počátkem 10 až 15 cm před bílou středovou čarou, tedy v jízdním pruhu vozidla Octavia. Úhel mezi podélnými osami automobilů dovedl asi na 10°, ačkoliv vzhledem k deformacím obou vozidel byl tento úhel asi 21°. Na tento moment poukázali i revizní znalci, kteří to označili za extrém. Podle nich obžalovaný v rozporu s nálezovou částí

nevyhodnotil všechny podklady ve vztahu k deformacím obou vozidel. V důsledku takto nesprávně stanoveného úhlu deformací pak došlo i k nesprávně znázorněné poloze obou vozidel v okamžiku střetu. Obžalovaný tvrdil, že vozidlo [jméno] mělo znatelně deformovat levý přední nárazník vozidla Octavia až do úrovně levého předního kola, ačkoliv minimálně z fotografie [číslo] bylo jasně patrné, že k takové deformaci vůbec nedošlo. Na jiném místě znaleckého posudku přitom obžalovaný dospěl k závěru, že více byla deformována pravá strana vozidla Octavia. Obžalovaný dále dle závěrů revizního znaleckého posudku přiřadil postřetové smykové stopy zanechané pravým předním kolem vozidla Octavia úhel 25°, ačkoliv ve skutečnosti byl zjištěn úhel 65°. Tím posunul střetovou polohu a postavení obou automobilů od reálné střetové polohy a postavení. Výslovně obžalovaný vyloučil, že by vozidlo [jméno] přešlo do protisměru. Tento jeho závěr je nejen v příkrém rozporu se závěry ostatních znalců, ale neodpovídá ani prvotnímu vyjádření řidiče vozidla [jméno].

20. Přechinu křivá výpověď nepravdivý znalecký posudek podle § 346 trestního zákoníku se znalec dopustí tehdy, jestliže podá nepravdivý, hrubě zkreslený nebo neúplný znalecký posudek (odstavec 1) a také tehdy, pokud jako znalec před soudem uvede nepravdu o okolnosti, která má podstatný význam pro rozhodnutí (odstavec 2 písmeno a)). Takové jednání je postihováno trestním zákoníkem proto, neboť porušuje zájem společnosti na řádném výkonu znalecké činnosti. Znalecké posudky mívají klíčový význam pro rozhodnutí. Jejich prostřednictvím bývají řešeny vysoce odborné otázky, na které soud sám není schopen ani oprávněn odpovědět. v konkrétním případě trestní věci 1 T 25/2013 vedené u zdejšího soudu bylo takovou zásadní otázkou posouzení, jakým způsobem se pohybovala vozidla v době před kolizí, kde došlo k jejich střetu a zda a kdo mohl danému střetu zabránit. Závěry učiněné obžalovaným [příjmení] [celé jméno obžalovaného] zcela jednostranně vyvíňovaly tehdy obžalovaného [jméno] [příjmení], když v rozporu s objektivně zjištěnými podklady na místě dopravní nehody znalec dospěl k závěru, že se vozidlo [jméno] pohybovalo pouze ve svém jízdním pruhu, kde do něj bez příčiny narazilo vozidlo jedoucí z protisměru a této nehodě nemohl řidič vozidla [jméno] nijak zabránit. Provedeným revizním znaleckým posudkem bylo zjištěno, že obžalovaný [příjmení] [celé jméno obžalovaného] bez jakéhokoliv opodstatnění trval na jediné variantě, která navíc vůbec neodpovídala rozpětí zjištěných technicky přijatelných řešení – jako přijatelné řešení byla vyhodnocena situace, kdy se vozidlo Škoda Fabia pohybovalo v protisměru, a teprve 2,8 sekundy před střetem, při zpozorování vozidla Škoda Octavia, se vracelo do svého jízdního pruhu. V okamžiku střetu se však ještě částečně pohybovalo v levé polovině vozovky. Obžalovaný [příjmení] [celé jméno obžalovaného] však umístil místo střetu obou vozidel zcela mimo toto rozhraní, do pravé poloviny vozovky. Obžalovaný ve svém znaleckém posudku neuvedl žádnou alternativu a jako jediný správný nehodový děj uznal verzi tehdy obžalovaného [jméno] [příjmení] sdělovanou až po zahájení stíhání (prvotního vyjádření odpovídalo výpovědi protijedoucího řidiče). Závěry obžalovaného ve znaleckém posudku neodpovídají objektivně zjištěným okolnostem a v několika bodech odporují jeho vlastním zjištěním v nálezové části posudku. Fotografie pořízené policejním orgánem se jednoznačně shodují v tom, že deformace vozidla Octavia byla naprosto jednoznačně hluboká a výrazná na pravé straně, nikoliv na levé, a znázorněná střetová poloha obžalovaným [celé jméno obžalovaného] pak byla naprosto opačná. V tomto bodě je možno se domnívat, že došlo k záměrnému nepřesnému vyhodnocení důkazů tak, aby výsledné závěry jeho znaleckého posudku svědčily ve prospěch řidiče vozidla [jméno]. Jednoznačné kategorické závěry znaleckého posudku Ing. [celé jméno obžalovaného] jsou zcela zjevně hrubě zkreslené, a pokud by k nim nalézací soud přihlédl, měly by za následek zcela opačné rozhodnutí v dané trestní věci.

21. Obžalovaný [příjmení] [celé jméno obžalovaného] si je jako znalec vědom důležitosti a závažnosti významu znaleckého posudku pro trestní řízení. Obžalovaný si musel být vědom toho, že nesprávným vyhodnocením vstupních podkladů dojde k hrubě zkreslenému závěru ve svém znaleckém posudku. V jeho jednání tak soud spatřuje minimálně úmysl nepřímý ve smyslu § 15

odstavec 1 písmeno b) trestního zákoníku, neboť s ohledem na své vědomosti a postavení si musel být vědom toho, že může ohrozit zájem na řádném výkonu znalecké činnosti, a pro případ, že k takovému ohrožení dojde, s tím byl srozuměn.

22. Po vyhodnocení všech provedených důkazů tak soud dospěl k závěru, že obžalovaný naplnil všechny zákonné znaky skutkové podstaty přečinu křivá výpověď a nepravdivý znalecký posudek podle § 346 odstavec 1 i odstavec 2 písmeno a) trestního zákoníku, tedy jak ve formě podání hrubě zkresleného znaleckého posudku, tak i ve formě prezentace svých závěrů před soudem. Závěry jeho znaleckého posudku přitom měly podstatný význam pro rozhodnutí ve věci samé.

23. Soud se současně zabýval i osobou obžalovaného [celé jméno obžalovaného], který je nyní po prodělané mozkové příhodě v invalidním důchodu. Svoji znaleckou činnost má přerušenu v důsledku zdravotního stavu. V místě bydliště k němu nejsou žádné negativní informace a ani v opise rejstříku trestů doposud žádný záznam nemá.

24. Při úvahách o uložení trestu, zejména pokud jde o jeho druh a výměru, obžalovanému polehčovala jeho dosavadní bezúhonnost. Soud u něj neshledal žádnou okolnost přitěžující.

25. Soud ukládal obžalovanému trest podle § 346 odstavec 2 trestního zákoníku, kde je trestní sazba v rozmezí až do tří let odnětí svobody.

26. Po zvážení všech výše uvedených skutečností dospěl soud k závěru, že účelu trestu bude v případě všech obžalovaného dosaženo uložením trestu v dolní třetině trestní sazby, tedy v trvání 1 roku. Soud přitom přihlédl k dosavadní bezúhonnosti obžalovaného. Právě s ohledem na tuto bezúhonnost má soud za to, že k dosažení nápravy obžalovaného postačí pouze trest výchovný, tedy nespojený s jeho přímým výkonem. Uložený trest byl proto podmíněně odložen na středně dlouhou zkušební dobu v trvání dvou roků. Povinností obžalovaného bude v průběhu zkušební doby prokázat řádným životem, že šlo pouze o ojedinělé vybočení. V opačném případě soud rozhodne, a to eventuálně již v průběhu zkušební doby, že se podmíněně odložený trest vykoná.

27. Soud dále obžalovanému uložil trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu výkonu činnosti soudního znalce v oboru doprava na dobu 3 roků, neboť nyní projednávané trestné činnosti se dopustil právě v souvislosti s výkonem zmíněné znalecké činnosti.

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 dotýká, 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.

Bruntál 21. února 2019

Mgr. Jana Janečková v.r.
soudkyně

Rozhodnutí nabylo právní moci dne 27. srpna 2019.