



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Kladně rozhodl v hlavním líčení konaném dne 30. dubna 2002 samosoudcem Mgr. Romanem Ladou otua k t o :

Obžalovaný

ing. [REDACTED]

nar. [REDACTED] v Praze, zaměstnanec společnosti Alstom Industrie a.s. Praha, trvale bytem [REDACTED]

je v i n e n , ž e

dne 30.6.2001 kolem 13.30 hodin na silnici č. I./07 v katastru obce [REDACTED], okres Kladno, jako řidič osobního automobilu tovární značky Mazda 626 SPZ: [REDACTED] nepřizpůsobil rychlost jízdy svého vozidla stavu vozovky a svým schopnostem a poté, co v pravotočivé zatáčce objížděl blíže neztotožněné vozidlo, v další fázi jízdy najel koly svého vozidla do levého odbočovacího pruhu, kde se nacházel štěrk pocházející od posypu vozovky, což nebylo přijíždějícím řidičům dopravní značkou signalizováno, a poté při mírném přibrzdění se jeho vozidlo dostalo do smyku, který nezvládl a krátce poté vjel s vozidlem do protisměru, kde se střetl s protijedoucím osobním automobilem tovární značky Škoda Favorit 135 SPZ: [REDACTED], který řídil [REDACTED] H [REDACTED]

nar. 30.1.1983 a který při střetu utrpěl krevní výron v oblasti levé očníce, otevřenou zlomeninu pravého bérce, zlomeninu levé stehenní kosti s poruchami čítí a hybnosti levé nohy, pohmoždění obou plic, odlomení 5. bederního obratle, zlomeninu kosti křížové vlevo, četné podkožní krevní výrony a povrchní rány kůže na celém těle, zejména na obličeji vlevo, na krku, na hrudníku a na břiše a dále utrpěl otřes mozku těžkého stupně s poruchou velkých nervových buněk mozkové kůry a v důsledku tohoto poranění mozku byl jeho život bezprostředně ohrožen, a pro toto utrpené zranění byl v běžném způsobu života podstatným způsobem omezen po dobu nejméně 4 měsíců, dále došlo ke zranění spolujezdce poškozeného [REDACTED], nar. [REDACTED], který utrpěl vpáčenou zlomeninu levé spánkové kosti s otokem měkkých tkání v levé spánkové krajině, puklinu pyramidy levé kosti skalní s centrální poruchou lícního nervu lehkého stupně, zakrvácení sklípků levé skalní kosti, zakrvácení vnitřního a středního ucha a sklípků kosti klínové, sériovou zlomeninu 2. a 6. - 9. žebra vlevo s otokem měkkých tkání hrudníku a krevním výronem pod podplicnici levé plíce, tříštivou spirální zlomeninu obou kostí levého předloktí, zlomeninu horního a dolního raménka stydké kosti vlevo, příčinou zlomeninu kosti křížové vlevo a otřes mozku a v důsledku utrpeného zranění byl poškozený podstatným způsobem omezen v běžném způsobu života po dobu nejméně 3 měsíců,

t e d y jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví

č í m ž s p á c h a l

trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona,

a z a t o s e o d s u z u j e

podle § 224 odst. 1 tr. zákona k trestu odnětí svobody v trvání 6 (šesti) měsíců.

Podle § 58 odst. 1 tr. zákona a § 59 odst. 1 tr. zákona se mu výkon tohoto trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 2 (dvou) roků.

Podle §49 odst. 1 tr. zákona a § 50 odst. 1 tr. zákona se mu ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 2 (dvou) roků.

O d ů v o d n ě n í

Důkazy provedenými při hlavním líčení byl zjištěn a prokázán skutkový děj tak, jak je blíže popsán ve výroku tohoto rozsudku.

Obžalovaný ing. [redacted] [redacted] na svoji obhajobu jak v přípravném řízení, tak u hlavního líčení uvedl, že v uvedený jel se služebním vozidlem z Prahy do Loun a poté zpět, přičemž když byl na cestě z Loun do Prahy, tak došlo k uvedené dopravní nehodě. Obžalovaný uvedl, že když z Loun odjížděl, tak byl v pohodě a nikam nespíchal. Vozidlo, které v uvedenou dobu řídil, znal dobře. Před odbočkou ke křižovatce k obci Třebíz viděl před sebou více vozidel, přičemž to vypadalo tak, jako by řidiči dávali někomu přednost. V té době byl od křižovatky vzdálen asi 350 - 400 metrů. Podle něho tato vozidla byla nějakým způsobem seskupena, přičemž měl pocit, že by mohla i zastavit, proto začal zpomalovat. Na tachometr se v tu chvíli nedíval, ale rychlost svojí jízdy odhadoval asi na 70 - 80 km/hod. Poté uvedl, že chvíli předtím než začal brzdit, tak objížděl nějaké vozidlo, blíže tento vůz nedovedl popsat. Když poté začal brzdit, tak lehce sešlápl brzdový pedál, přičemž jeho vozidlo se dostalo do smyku. On v tu dobu brzdu pustil, poté ji znovu lehce sešlápl, to učinil asi dvakrát až třikrát. Jeho vozidla přitom přejíždělo od strany ke straně, přestože se snažil i přidat plyn, aby z toho vyjel. Vozidlo vůbec nereagovalo, v tu chvíli bylo prakticky neovladatelné. Takto se dostal až do protisměru, kde se poté střetl s projíždějícím vozidlem Favorit. Obžalovaný

Dále uvedl, že jeho vozidlo bylo vybaveno systémem ABS, proto byl i hrozně překvapen, že vozidlo šlo do smyku. Když vylezl ven z auta, tak málem na vozovce upadl, neboť na silnici byl štěrky, který podle jeho názoru byl po celé silnici. Obžalovaný uvedl, že svého jednání lituje, přičemž si nedovede vysvětlit, proč se vozidlo nedalo ovládat. V přípravném řízení a stejně i u hlavního líčení ještě obžalovaný uvedl, že plánek místa dopravní nehody obsahuje jen poslední fázi smyku jeho vozidla, tedy až poslední oblouk. U hlavního líčení proto obžalovaný do plánu zakreslil způsob jízdy svého vozidla po vyjetí z pravočtové zatáčky. K vozidlu, které objížděl uvedl, že to celé ani nezasahovalo do jeho jízdního pruhu, přičemž stálo při kraji. Když vozidlo objížděl, tak svým vozidlem zasahoval do protisměru pouze částečně. K pohybu svého vozidla ještě u hlavního líčení uvedl, že jej nemohl udržet na vozovce, jak se lidově říká "létal od pangejtu k pangejtu". ABS dle jeho názoru evidentně nefungovalo.

K posouzení průběhu a vzniku skutkového děje měl soud k dispozici výpovědi svědků [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] staršího a [redacted] [redacted] mladšího. Dále měl soud k dispozici listinné důkazy, a to plánek místa dopravní nehody, protokol o nehodě v silničním provozu a barevnou fotodokumentaci na místě nehody pořízenou a k možnému průběhu nehodového děje byl již v přípravném řízení zpracován znalecký posudek z oboru doprava a u hlavního líčení byl i soudní znalec ing. Oto Kuhn vyslechnut. Pokud se jedná o zranění poškozených, měl soud k dispozici znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství. Dle přesvědčení soudu na základě takto provedeného dokazování v hlavní líčení bylo možné učinit závěry o vzniku a průběhu skutkového děje tak, jak je popsán ve výroku tohoto rozsudku, tedy i poněkud odlišným způsobem než byl skutek popsán v podané obžalobě, a to i pokud se o právní kvalifikaci skutku jedná.

Poškození [redacted] [redacted] a [redacted] [redacted] s ohledem na vážná

zranění, která při dopravní nehodě utrpěli, se nebyli schopni k nehodovému ději vyjádřit, neboť si z průběhu nehodového děje nic nepamatovali. Tito poškození se vyjadřovali pouze ke svým zraněním a k léčbě, která u obou do současné doby trvá.

Pokud se jedná o výpovědi svědků [REDACTED] [REDACTED] staršího a [REDACTED] [REDACTED] mladšího, tak tito dva svědci jeli společně ve vozidle, které řídil [REDACTED] [REDACTED] mladší, přičemž k místu nehody přijížděli z protisměru jízdy vozidla obžalovaného, tedy ze směru jízdy vozidla Favorit. Oba svědci shodně uvedli, že když půrijížděli k místu nehody tak viděl, že na silnici ve směru z Loun jede nějaké tmavě zelené vozidlo, které ostře vybočilo ze svého směru jízdy do protisměru, kde poté narazilo do bílého vozidla Favorit. VOzidlo Favorit v důsledku nárazu vyletělo do vzduchu, kde se převrátilo a dopadlo do křivatky na střechu a tak zůstalo ležet. Svědci se dále vyjadřovali k tomu, jakým způsobem poskytovali pomoc posádce vozidla Favorit. [REDACTED] [REDACTED] mladší uvedl, že ke křižovatce přijížděl rychlostí kolem 70 km/hod a když si všiml vozidla obžalovaného tak přibrzdil na rychlost asi 40-50 km /hod. Svědci dále uvedli, že na celém povrchu vozovky na křižovatce se nacházela jemná šotolina. U hlavního líčení, když soud požadoval bližší vysvětlení způsobu a místa vybočení vozidla obžalovaného do protisměru, neboť toto v přípravném řízení zjištěno nebylo, svědek [REDACTED] [REDACTED] starší uvedl, že toto vybočení zeleného vozidla viděl, kdy toto vozidlo bylo již v křižovatce. Situaci popsal tak, že vozidlo jeho rovně a pak prudce vybočilo. Pokud byl dotazován, zda před tímto prudkým vybočením zelené vozidlo bylo ve smyku uvedl, že si myslí, že nikoli. Svědek [REDACTED] [REDACTED] mladší uvedl, že vozidlo obžalovaného, které do vozidla Favorit narazilo, jelo nejprve rovně a poté vybočilo doleva, připadalo mu to tak, jako by chtělo odbočovat na obec Klobuky. K místu, kde se toto vybočení stalo uvedl, že to bylo kousek před křižovatkou. Uvedl, že nehoda se stala na vzdálenost 300 - 400 metrů od jejich vozidla. Dále ještě upřesnil, že od momentu , kdy to zelené vozidlo viděl poprvé, tak do místa střetu toto vozidlo mohlo ujet dráhu asi tak 25 - 30 metrů.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství vyplývá, že poškození [REDACTED] a [REDACTED] utrpěli při nehodě velice vážná zranění blíže popsaná ve výroku tohoto rozsudku, v případě poškozeného [REDACTED] byl jeho život bezprostředně ohrožen v důsledku poranění mozku. Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, kde se soudní znalkyně vyjadřuje i k omezení v běžném způsobu života poté zcela jednoznačně vyplývá a je to potvrzeno i výpověďmi obou poškozených, že se jedná u obou o těžkou újmu na zdraví, a to v případě poškozeného [REDACTED] ve smyslu ustanovení § 89 odst. 7 písm. e, ch tr. zákona a v případě poškozeného [REDACTED] ve smyslu ustanovení § 89 odst. 7 písm. ch tr. zákona.

Z protokolu o nehodě v silničním provozu, plánu místa dopravní nehody a fotodokumentace poté soud zjistil prostorové uspořádání komunikace, kde k dopravní nehodě došlo, včetně stop, které příslušníci policie v souvislosti s uvedenou dopravní nehodou na místě našli. Zde je nutné konstatovat, že z těchto listinných důkazů vyplývá, že policisté místo nehody ohledávali od ukončení svodidel na pravé straně komunikace ve směru jízdy vozidla obžalovaného, kde toto ukončení svodidel bylo zvoleno jako výchozí bod měření. Jako pomocný výchozí bod měření byla poté zvolena dopravní značka "Restaurace", která byla od výchozího bodu měření vzdálena 206 metrů a je tedy zjevné, že policisté vozovku z hlediska možných zanechaných stop ohledávali od tohoto ukončení svodidel. Na plánu místa dopravní nehody a i na barevné fotodokumentaci jsou pak velmi dobře viditelné stopy, které zanechalo na komunikaci vozidlo obžalovaného, nejprve se tedy jedná o jízdní stopu, která částečně přechází do levého odbočovacího pruhu a v konečné fázi pohybu vozidla obžalovaného se již jedná o stopy smykové, vedoucí až do místa střetu. Z těchto důkazů je dále zřejmé poškození obou vozidel, zejména značná deformace vozidla Škoda Favorit. Dále z těchto důkazů a zejména z barevné fotodokumentace vyplývá, že ve směru jízdy vozidla obžalovaného byly na vozovce vyfrézované výtluky, které byly opravované zalitím živicí a po-

sypáním štěrkem. Nutno ovšem uvést, že na pojížděné části vozovky, tedy v jízdním pruhu, který byl určen pro přímý směr jízdy, se štěrk nenacázel, je ja jasně viditelné, že tento posyp se nachází až na samé pravé krajnici, dále že poměrně silná vrstva štěrku se nachází v levém méně pojížděném odbočovacím pruhu. Z těchto důkazů dále soud zjistil, že řidiči přijíždějící k uvedené křižovatce nebyli o posypu štěrkem informováni příslušnou přenosnou dopravní značkou a nebyla v důsledku toho ani rychlost jízdy takovou značkou snižována.

Ze znaleckého posudku z oboru doprava a z výsledku soudního znalece u hlavního líčení poté vyplývá, že prohlídkou vozidla Mazda v autorizované prodejně nebyla znalcem na brzdovém ústrojí tohoto automobilu zjištěna žádná závada, brzdový systém byl plně funkční a nebyla zjištěna ani závada v systému ABS. Brzdný účinek se dostavoval na všechna kola. Pokud se znalec vyjadřoval k rychlosti jízdy obžalovaného na počátku vzniku nehodového děje uvedl, že za předpokladu, že na počátku jízdni stopy zanechané v odbočovacím pruhu, která je dlouhá celkem 62,4 metru, by bylo vozidlo již bržděno pouze pasivně vlivem odporu motoru, tak by rychlost jízdy na počátku této stopy byla 84,2 km/hod. Pokud by obžalovaný ještě přibržďoval, byla by hodnota počáteční jízdy ještě vyšší. Z technického hlediska znalec uvedl, že příčina dopravní nehody je v chování řidiče vozidla Mazda, tedy obžalovaného [REDAKCE], který nezvládl řízení vozidla při současném brždění a změně směru jízdy na vozovce se sníženou adhezí způsobenou posypem štěrku. Pokud se jedná o reakci poškozeného [REDAKCE] znalec konstatoval, že ten reagoval na vybočující automobil Mazda včas, ovšem nemohl střetu za žádných okolností zabránit. Znalec dále konstatoval, pokud by obžalovaný jako řidič automobilu Mazda reagoval hned na počínající smyk a změnu chování svého automobilu odpovídajícím způsobem, měl před svým vozidlem dostatek prostoru, aby jej zpomalil a ustál ve svém jízdním pruhu. Pokud byl znalec u hlavního líčení seznámen s výpovědí obžalovaného a s jeho nákresem pohybu vozidla před střetem tak uvedl, že znovu

opakuje, že na brzděném systému vozidla a tedy i na systému ABS žádná závada zjištěna nebyla. Znalec dále uvedl, že pokud by vozidlo Mazda jelo v pravém jízdním pruhu, kde je dle fotodokumentace menší nános šterku než v odbočovacím pruhu, tak dle náhoru znalce je nepravděpodobné, že by při preventivním přibrždění došlo ke smyku vozidla Mazda. Pokud by vozidlo Mazda levými koly jelo v místech, kde byl větší nános šterku a došlo k přibrždění, tak je technicky možné, že by se vozidlo do smyku dostalo. Znalec se dále ještě v yjádřil k možnému chování obžalovaného jako řidiče vozidla, aby střetu předešel tak uvedl, že měl na mysli to, že by obžalovaný přestal brzdit a snažil se o korekci řízení. Znalec dále konstatoval, že se domnívá, že vzhledem k tomu, že v případě jednání obžalovaného se jednalo pouze o provozní brždění, takže systém ABS ani aktivován nebyl. Zároveň konstatoval, že pokud by systém ABS v důsledku brždění byl aktivován, tak měl obžalovaný jako řidič vozidla možnost snáze takovéto vozidlo ovládat.

PO zhodnocení shora citovaných důkazů , a to jednotlivě i v jejich vzájemné souhrnu dospěl soud k následujícím závěrům:

Provedené důkazy jednoznačně svědčí o tom, a to má soud tedy za jednoznačně prokázané, že obžalovaný [REDACTED] v důsledku zvoleného stylu jízdy a rychlosti jízdy, poté co v pravotočivé zatáčce objížděl blíže neztotožněné vozidlo v další fázi jízdy levými koly svého vozidla najel do levého odbočovacího pruhu, kde se nacházela silnější vrstva šterku a v důsledku vyšší rychlosti svého vozidla již řízení svého vozidla nezvládal a při mírném přibrždění vozidlo uvedl do smyku, který se mu nepodařilo vyrovnat a jízdu vozidla ustálit, a proto se s vozidlem dostal až do protisměru, kde se střetl s protijedoucím vozidlem Škoda Favorit, přičemž protijedoucí řidič vozidla Favorit neměl jakoukoli možnost střetu s ohledem na rychlost nehodového děje zabránit. Skutečnost, že pohyb vozidla obžalovaného byl takový, jak je uvedeno v předchozí části odůvodnění rozsudku dle názoru soudu z provedených důkazů vyplývá, zejména tedy ze shora citovaných listinných důkazů, je potvrzo-

ván i znaleckým posudkem z oboru doprava a konečně i svědci [redacted] ml. a [redacted] st. hovoří o prudkém vybočení vozidla obžalovaného, pokud by se vozidlo obžalované pohybovalo tak, jak se obžalovaný u hlavního líčení snažil tvrdit, tedy že by jezdilo ze strany na stranu přes celou šíři vozovky, tak by toto tito svědci museli zaregistrovat. Dále by vozidlo Mazda nepocybne muselo na vozovce po takovémto stylu jízdy museb zanechat přinejmenším jízdní stopu v levém odbočovacím pruhu, kde byla silnější vrstva šterku. Takováto stopa ovšem nalezena nebyla, což je zřejmé jak z fotodokumentace místa nehody, tak i z protokolu o nehodě, z něhož je evidentní, že policisté místo nehody ohledávali na dostatečnou vzdálenost ve směru, odkud vozidlo obžalované přijíždělo. V levém odbočovacím jízdním pruhu byla nalezena pouze jedna jízdní stopa, zcela nepochybne pocházející od levých kol vozidla Mazda a v důsledku toho, že v této fázi jízdy obžalovaný vozidlo mírně přibrzdil, došlo ke smyku tohoto vozidla, tak jak to znalec ing. Kuhn u hlavního líčení i potvrdil. Je dále ovšem pravdou, že řidiči přijíždějící od Loun nebyli na posyp šterkem na vozovce nikterak informováni dopravním značením. Jak ovšem bylo i u hlavního líčení prokázáno, tak obžalovaný uvedeným místem projížděl v ranních hodinách, když směřoval z Prahy do Louny a o dané situaci na vozovce, tedy skutečnosti, že se zde posyp šterkem nachází, byl informován. Lze tedy shrnout, že obžalovaný [redacted] jako řidič motorového vozidla porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) a § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. (zákon o provozu na pozemních komunikacích,) kde je řidiči uložena povinnost věnovat se plně řízení vozidla, sledovat situaci v silničním provozu a dále povinnost zvolit rychlost jízdy s ohledem na své schopnosti a předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace. Je i zřejmé, že tato ustanovení patří k jedněm z nejdůležitějších, v důsledku jejich porušování dochází k závažným dopravním nehodám a je tedy nutno jejich porušování považovat za porušení důležité povinnosti. Na druhé straně ovšem je nutno konstatovat, že na vzniku nehodového děje se částečně podílel i ten fakt, že přijíždějící řidiči skutečně nebyli informováni o posypu šterkem příslušným dopravním značením a v důsledku absence

této informační povinnosti dochází dle názoru soudu ke snížení stupně společenské nebezpečnosti protiprávního jednání obžalovaného do té míry, že byť tedy formálně důležitou povinnost porušil, tak není naplněna materiální podmínka ustanovení § 188 odst. 1 tr. zákona pro přísnější kvalifikaci skutku dle odstavce 2 § 224 jak činila obžaloba. Soud proto s ohledem na příčinnou souvislost následku s jednáním obžalovaného protiprávní jednání obžalovaného [REDAKCE] kvalifikoval jako čin ublížení na zdraví dle § 224 odst. 1 tr. zákona.

K osobě obžalovaného soud zjistil, že místě bydliště požívá dobré pověsti, v přestupkové komisi řešen nebyl. Stejně tak je i kladně hodnocen svým zaměstnavatelem. Z výpisu z evidenční karty řidiče soud zjistil, že obžalovaný řidičský průkaz vlastní od roku 1967, přičemž v evidenční kartě nemá žádný záznam o přestupcích a trestech. Z opisu rejstříku trestů vyplývá, že obžalovaný je osobou dosud soudně netrestanou.

Při úvaze o druhu a výši trestu za spáchanou trestnou činnost vycházel soud z ustanovení § 23 odst. 1 tr. zákona, § 31 odst. 1 tr. zákona a § 3 odst. 4 tr. zákona. Společenská nebezpečnosti protiprávního jednání obžalovaného spočívá v tom, že porušil zájem státu na ochraně bezpečnosti silničního provozu a ochraně života a zdraví jeho účastníků, přičemž jak již konstatováno v předchozí části odůvodnění tohoto rozsudku, tak stupeň společenské nebezpečnosti je s ohledem na spoluzavinění správce komunikace snižován. Jako k polehčující okolnosti mohl soud přihlídnout k tomu, že v případě obžalovaného [REDAKCE] se jedná o zcela bezúhonnou osobu, před soudem stojící poprvé pro nedbalostní trestnou činnost, je zjevné, že se v jeho případě jedná o zcela ojedinělé excesní jednání. Při těžující okolnosti soud u obžalovaného neshledává. Z hlediska účelu trestu za spáchanou trestnou činnost poté je soud toho náhoru, že je na místě uložit trest odnětí svobody vyměřený v dolní polovině zákonné trestní sazby, tedy v trvání 6 měsíců, přičemž výkon trestu byl obžalovanému podmíněně odložen na odpovídající zkušební dobu, jejíž délka se pohybuje rovněž v dolní polovině zákonného rozpětí. Vzhledem k tomu, že se

obžalovaný dopustil trestné činnosti v souvislosti s řízením motorového vozidla, uvažoval soud i o uložení trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu. I přesto, že došlo k zmírnění právní kvalifikace protiprávního jednání obžalovaného a obžalovaný je jinak osobou bezúhonnou má soud zato, že je na místě, aby s ohledem na podíl obžalovaného na vzniku nehodového děje, mu byl uložen i tento druh trestu, neboť zejména v tomto druhu trestu lze spatřovat těžiště účelu trestu a bude vhodné, aby obžalovaný na určitou dobu byl z účasti na silničním provozu vyřazen. Trest zákazu činnosti byl poté obžalovanému s ohledem na použitou právní kvalifikaci, míru zavinění obžalovaného a možnost jeho nápravy vyměřen rovněž v dolní polovině zákonné trestní sazby.

Dle názoru soudu od takto uložených trestů lze očekávat, že přimějí obžalovaného do budoucna k tomu, aby se obdobné trestné činnosti vyvaroval.

P O u ě n í : Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do osmi dnů ode dne jeho doručení ke Krajskému soudu v Praze prostřednictvím Okresního soudu v Kladně. Pokud bude odvolání podáno, musí být v uvedené lhůtě, případně v další lhůtě k tomu stanovené samosoudcem také odůvodněno, a to tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán, jaké vady jsou výtýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i z části, ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného. Odvolání

lze opřít o nové skutečnosti nebo
důkazy.

V Kladně dne 30. dubna 2002

Mgr. Roman L a d a
samosoudce

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, representing the name Roman Lada.