



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Lounech rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Kredby a přísedících Bc. Petra Martínka a Jiřího Urbana v hlavním líčení konaném dne 23. října 2024 v Lounech, takto:

Obžalovaný

J. N., narozený [redacted] v Lounech, trvale bytem i adresa pro doručování [redacted] –
[redacted]
je vinen, že

při výkonu svého zaměstnání ve společnosti Novák - papír s.r.o., na adrese [redacted] [redacted] dne 20. 12. 2022 v 15:00 hodin, jako řidič služebního vozidla TRK MERCEDES-BENZ AROCS, rz [redacted] VIN: [redacted] na manipulační ploše společnosti, při manipulaci vozidla couvání a započetí jízdy vpřed, porušil povinnost stanovenou pro používání nákladních a ostatních mechanismů, uvedenou v bodě 6. odst. 2) Dopravně provozního řádu R06 ze dne 23. 9. 2019 vydaného společností Novák-papír s.r.o., dále důležitou povinností uloženou mu na základě čl. 3 Dopravně provozního řádu R06 ze dne 23. 9. 2019 ustanovením § 24 odst. 2) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to tak, že přehlédl chodce V. Y. [redacted] nar. [redacted] který procházel před přední částí vozidla, narazil do chodce, ten upadl na zem a následně ho přejel pravým předním kolem, čímž V. Y. [redacted] nar. [redacted] utrpěl řadu těžkých zranění neslučitelných se životem a na místě zemřel,

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Velíšková.

tedy

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

čímž spáchal

přechin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku,

a odsuzuje se

podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání 18 (osmnáct) měsíců.

Podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku se výkon tohoto trestu podmíněně odkládá, podle § 82 odst. 1 trestního zákoníku se stanovuje zkušební doba v trvání 30 (třicet) měsíců.

Podle § 73 odst. 1, odst. 4 trestního zákoníku k trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 30 (třicet) měsíců.

Odůvodnění

1. Obžalovaný hlavním líčením prohlásil svoji vinu a dále zmínil, že před pohybem vozidla dopředu se rozhlédl před sebe, poškozeného ale neviděl. Soud toto prohlášení však s ohledem na okolnosti případu nepřijal. Přesto tato skutečnost znamenala, že soud v podstatě neměl pochyb o průběhu skutkového děje.
2. Po vrácení věci krajským soudem obžalovaný doplnil, že je mu to líto, že se to stalo. Myslí si, že nezanedbal žádnou svoji povinnost. Podíval se, kontroloval si to. Snažil se udělat všechno pro to, aby se to nestalo. Stojí si za tím, že neporušil důležitou povinnost. Ví, že v kabině je přední zrcátko, které umožňuje výhled. Zrcátko použil. Podíval se do něj, než jel. Zkontroloval si i boční zrcátka, výhled před sebou. Myslí si, že tady to všechno udělal správně. Tehdy sněžilo, padal mrznoucí déšť. Ten den bylo hodně nepříznivé počasí, bylo trochu šero v ty tři hodiny, počasí bylo opravdu špatné, byla celkově špatná viditelnost, byla mlha. Bylo kolem mrazu, že mrzlo. Ten den bylo náledí a ten den se stalo i dost dopravních nehod celkově. Bylo náledí, kluzká vozovka a všechno namrzalo, jak do toho přišlo.
3. V hlavním líčením byly dále provedeny listinné důkazy, ze kterých soud zjišťoval níže uvedené skutečnosti.
4. Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, soud zjistil, že v závěru znalec uvádí, že v krvi poškozeného nebyla prokázána přítomnost ethanolu ani žádných jiných toxikologicky významných těkavých látek. V moči byl prokázán ibuprofen, cofein, kotinin a nikotin. Žádné jiné toxikologicky významné extraktivní látky ani jejich metabolity nebyly v moči prokázány.
5. Z dopravně provozní řádu společnosti Novák – papír s.r.o. soud zjistil, že, v něm je mimo jiné v části 1 označené jako Úvod uvedeno v písmenu d), že zaměstnanci skladu a řidiči vysokozdvížných vozíků mají povolenou výjimku pohybu osob a vozidel pro nezbytné úkony vedoucí k vykládce zboží a materiálu, při expedici zboží, pro úkony nezbytné svážením nákladního vozidla, nicméně i zde platí vysoká obezřetnost při pohybu po komunikacích a mezi nákladními vozidly a vysokozdvížnými vozíky (je povolen dočasně na dobu nezbytně nutnou pohyb i mimo značené přechody a chodníky uvnitř areálu).

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Velíšková.

6. V části 3. je pak uvedeno, že pro všechny účastníky platí v plném rozsahu zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
7. Zaměstnanci se nesmí přibližovat k nákladním vozidlům a vysokozdvizným vozíkům při jejich provozu, zejména při nakládce, vykládce a manipulaci s materiálem. Zaměstnanci i ostatní účastníci se pohybují po vyznačených chodnících, komunikacích nebo dopravních cestách, nově se zavádí přechod pro chodce – tzv. zebra. Zaměstnanci i ostatní účastníci jsou povinni dodržovat dopravní značení, značky a nejvyšší povolenou rychlost 15 km/hod.
8. V části 4. je mimo jiné uvedeno, že dopravní nehody motorových vozidel se řeší dle zákona č. 361/2000 Sb.
9. V části 6. aliny druhé je kromě jiného uvedeno, že řidič musí zajistit bezpečné couvání a otáčení, a to vždy, kdy je to možné, pomocí další způsobilé, poučené osoby. Jakmile tuto osobu ztratí z dohledu, je povinen ihned zastavit. V případě, kdy couvání není zajištěno další osobou a řidič nemá dostatečný zpětný výhled, musí začátek couvání zdůraznit zvukovým výstražným znamením.
10. Z prezenční listiny společnosti Novák – papír s.r.o. ze dne 19. 10. 2022 týkající se externích pracovníků a jejich poučení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, poškozený toto poučení podepsal. Podobnou prezenční listinu týkající se zaměstnanců výrobních profesí společnosti ze dne 19. 10. 2022 podepsal i obžalovaný J. N.
11. Z kamerového záznamu, na kterém je podrobně patrné, jak k celé dopravní nehodě došlo. V tomto je kromě jiného uvedeno, že v čase 15.02.09 vychází zpoza rohu budovy muž v modrých montérkách a vchází před masku nákladního vozidla, ačkoliv vozidlo stále couvá. V čase 15.02.12 se nákladní vozidlo rozjede směrem vpřed, muž nestačí přejít dráhu nákladního vozidla, toto ho srazí přední částí na silnici. V čase 15.02.14 na ležícího muže nákladní vozidlo najede kolem u spolujezdce a přejíždí mu levou ruku a následně hlavu. V čase 15.02.20 nákladní vozidlo couvá a na silnici zůstává ležet bezvládné tělo muže. V čase 15.02.32 nákladní vozidlo zastaví, z kabiny vybíhá řidič k muži na silnici, skloní se k němu, sahá na něj a odbíhá pryč. V čase 15.03.00 přibíhá zpět a sklání se k muži. Až poté se kolem ležícího muže pohybuje víc lidí, jeden z mužů zahajuje resuscitaci, v této ho střídá i řidič vozidla, následně se dostavuje i policie a poté zdravotníci RZS, kteří provádějí resuscitaci ležícího muže. V poznámce vyhodnocení je uvedeno, že muž, který vstoupil do dráhy nákladního vozidla při couvání, je stejně vysoký jako vrchní část znaku na přední masce nákladního vozidla.
12. Ze zprávy Mercedes Benz Truck Česká republika s.r.o. soud zjistil pole výhledu předních zrcátek, o tomto je vyhotoven i náčrt a z tohoto vyplývá, že přední zrcátko umístěné v pravém horním rohu čelního skla zabírá nejen celou vzdálenost před kabinou vozidla v šíři dvou metrů, ale i vzdálenost dvou metrů po pravé straně vedle kabiny vozidla, tedy směru, odkud chodec před automobil vstoupil.
13. Po provedeném dokazování přistoupil soud k hodnocení důkazů ve smyslu § 2 odst. 6 trestního řádu.
14. Obžalovaný v hlavním líčení prohlásil svoji vinu, kterou soud nepřijal, k prohlášení viny tak nepřihlížel a to ani po vrácení věci krajským soudem (§ 206c odst. 8 trestního řádu).
15. Z důkazů objektivního charakteru v podobě několika záznamů z různých kamer kamerového systému, jímž byl daný areál vybaven, zachycujících celý skutkový děj, jasně vyplývá, že obžalovaný prováděl couvací manévry. Jako řidič nákladního automobilu Mercedes-Benz v provedení nosič výměnných adaptérů – nástaveb (účelově homologovaného a registrovaného jako traktor) v kontejnerové nástavbě přivezl starý papír určený k dalšímu zpracování, který hodlal složit

na pozemní komunikaci v areálu společnosti NOVÁK - papír, s.r.o. vedoucí k lisu, na níž se již na hromadě nacházel dříve navezený starý papír, k němuž couval a hodlal náklad složit na jím samotným vybrané místo. Při couvání měl kola přední nápravy stočená vlevo, následně je srovnal, nakrátko je znovu stočil vlevo, zastavil a okamžitě se rozjel vpřed, načež přední částí vozidla srazil a jeho pravým předním kolem přešel poškozeného, který v tu chvíli procházel před přední částí vozidla, zastavil, při stání pravým předním kolem na těle poškozeného srovnal kola přední nápravy (v tu chvíli natočená vpravo) rovně, současně zařadil zpětný chod, sjel z jeho těla, poté stočil kola přední nápravy doleva a zacouval v podstatě do úplně stejného prostoru, v němž se nacházel již před popsaným rozjetím se vpřed, načež si teprve všiml vpředu ležícího těla poškozeného, vystoupil z kabiny a běžel k němu.

16. Celý manévr obžalovaného trvající (podle kamerového záznamu uchovávaného jako soubor s názvem IP_cam_IP kamera6_Cam2_20221220150104_20221220150246_76829923.mp4 – viz obsah DVD-R nosiče na č. I. 122) od času 15:01:12, kdy začal couvat po poměrně dlouhé příjezdové komunikaci, až do času 15:02:32, kdy definitivně zastavil vozidlo na místě vykládky (načež vystoupil z kabiny a běžel k tělu poškozeného), tedy celkem jednu minutu a dvacet sekund, je poté třeba vnímat jako jeden celek.
17. Poškozený tedy přitom vstoupil právě do tohoto probíhajícího manévru (a nikoli v době, kdy vozidlo stálo), přičemž je třeba poznamenat, že poškozený vyšel z přílehlého objektu (služícího jako kotelná) v čase 15:02:06 (jde o jednotný čas shodný pro záběry ze všech tří kamer) a přecházel před stále couvajícím vozidlem řízeným obžalovaným, které svůj zpětný pohyb zastavilo až v čase 15:02:11, a prakticky okamžitě, na přelomu času 15:02:11 a 15:02:12, se rozjelo vpřed a stále přecházejícího poškozeného srazilo. Jinak řečeno, po celou dobu, kdy poškozený vyšel z budovy, došel do úrovně pomyslné prodloužené osy pravé boční části nákladního vozidla, vstoupil před jeho čelní stěnu a přecházel před ní, přičemž stihl dojít až do prostoru mezi znakem automobilky v přední masce a levým předním světlometem, tedy zhruba do úrovně, v níž se (z příčného hlediska) nachází sedadlo řidiče, na němž seděl obžalovaný, se od něj vozidlo vzdalovalo a neměl proto důvod předpokládat nějaké nebezpečí. Teprve ve chvíli, kdy poškozenému zbývala k tomu, aby se dostal za levý boční obrys vozidla, již poměrně malá vzdálenost, se obžalovaný (pro poškozeného zcela nečekaně a nepředpokladatelně) rozjel vpřed, a to v podstatě okamžitě; podle záběrů z kamerového systému mu totiž zastavení pohybu vzad a zahájení (navíc poměrně prudkého) pohybu vpřed trvalo sotva jednu vteřinu. Za tento velice krátký čas mohl obžalovaný maximálně jen změnit rychlostní stupeň na voliči automatizované převodovky PowerShift, a nic více. Evidentně tak nevěnoval dostatečný či spíše žádný čas kontrole situace před přední částí vozidla před rozjezdem (popojetím) vpřed.
18. Co se týče otázky, zda obžalovaný poškozeného přecházet neviděl a vidět nemohl, soud dospěl k závěru, že sice z přímého výhledu obžalovaný poškozeného vidět nemohl, neboť takový specifický výhled, jde-li o určitý prostor před čelní stěnou, absentuje u všech nákladních vozidel tohoto typu (bezkapotového – tzv. trambusového – provedení), která v evropském provozu početně naprosto dominují, ale právě proto jsou takováto vozidla vybavována pomocnými zrcátky třídy VI, která řidiči zajišťují nepřímé vidění. Vozidlo Mercedes-Benz Arocs řízené obžalovaným bylo vybaveno dvěma pomocnými vnějšími zrcátky, z nichž jedno je umístěno vpravo vpředu nad čelním sklem a druhé na horním okraji pravých předních dveří nad jejich oknem (např. nákresy na č. I. 126 a obrazový soubor s názvem IMG_0790.JPG v souboru „Fotodokumentace kompletní“ na CD-R nosiči na č. I. 23). Tato zrcátka jednotlivě a zejména společně zajišťují řidiči daného vozidla dle jeho homologačního schválení (č. I. 126) pole výhledu přinejmenším na rovinnou a vodorovnou část vozovky ohraničenou příčnou svislou rovinou procházející krajním bodem přední části vozidla, další příčnou svislou rovinou ve vzdálenosti 2 000 mm před ní, podélnou svislou rovinou (rovnoběžnou se střední podélnou svislou rovinou vozidla) procházející krajním bodem vozidla na straně řidiče a podélnou svislou rovinou (rovnoběžnou se střední podélnou svislou

rovinou vozidla) ve vzdálenosti 2 000 mm vně od krajního bodu vozidla na opačné straně, než je strana řidiče, přičemž přední část tohoto pole výhledu na opačné straně, než je strana řidiče, může být zaoblena poloměrem 2 000 mm.

19. Zjednodušeně řečeno, pohled na okolí přední části vozidla z místa řidiče, a to do vzdálenosti dvou metrů, na kterou standardně nedohlédne přímým výhledem, má řidič zajištěn pomocnými zrcátky, která tak pokrývají dvoumetrový zaoblený pás začínající levým předním rohem kabiny a končící téměř pravým zadním rohem kabiny (prostor mezi levým předním a levým zadním rohem kabiny pochopitelně nepokrývají, neboť tam má řidič vozidla s levostranným řízením bezproblémový přímý výhled z okna levých předních dveří či nepřímý výhled prostřednictvím levého vnějšího zpětného zrcátka). Právě v tomto poli nepřímého výhledu obžalovaného zajištěného pomocnými zrcátky se poškozený pohyboval (ještě předtím jej teoreticky bylo možno spatřit i přímým výhledem mírně vpravo vpředu, když vycházel z budovy kotelny, nicméně na obranu obžalovaného lze připustit, že v tu dobu vozidlo ještě couvalo a jako řidič musel sledovat prostor za ním) a obžalovaný jej tak vidět měl a mohl; spatřil by jej, pokud by před popojetím vpřed za účelem pozměnění polohy vozidla při prováděném couvacím manévru nejen provedl bleskurychlou změnu směru jízdy na voliči automatizované převodovky, ale také by (a to především) zkontroloval situaci před vozidlem, tedy ve směru, jímž se chtěl dočasně pohybovat a vzápětí také pohyboval. Jistě není namístě, aby řidič situaci v tomto zrcátku sledoval „permanentně“, avšak ve chvíli, kdy stojí (bez ohledu na to, zda předtím couval či nikoli) a rozjíždí se vpřed, tím spíše relativně prudce, jako v tomto případě, je to nevyhnutelně nutné (lhostejno zda popojíždí jen na krátkou vzdálenost nebo hodlá setrvat v dopředném pohybu delší dobu). Bez toho řidič nikdy nemůže splnit zákonnou povinnost neohrožovat život a zdraví jiných účastníků provozu (typicky chodců), kteří se mohou nacházet v méně než dvoumetrové vzdálenosti před čelní stěnou vozidla, a na její plnění fakticky rezignuje. Nelze vyloučit, že na jednání obžalovaného se mohl negativně podepsat nedostatek řidičských zkušeností, s nimiž se do jisté míry pojí i předvídatost (např. řidičské oprávnění skupiny C získal dne 7. 12. 2022, tedy méně než pouhé dva týdny před posuzovaným skutkem), nicméně to na právním posouzení věci nemůže nic měnit.
20. Obžalovaný v hlavním líčení prohlásil, že si byl vědom toho, že tam často chodí lidé z výroby, proto se rozhlédl, když jel dopředu, a doznal i to, že se díval (jen) přímo před sebe. A contrario z toho plyne, že nevyužil možnost pohledu do pomocného zrcátka, jímž je zajišťován nepřímý výhled do míst, kterými procházel poškozený, která přímým pohledem z běžné pozice v sedadle řidiče obsáhnout nelze. Zároveň je z kamerových záznamů patrné, že vozidlo z pohybu směrem vzad na dopředný pohyb převedl během nejvýše jedné vteřiny, kdy musel změnit rychlostní stupeň, tedy náležitou kontrolu situace před ním za takto krátký čas reálně neprovedl a provést nemohl. Ve světle tohoto závěru soudu pak nemůže obstát obhajoba obžalovaného poukazující na ztížené povětrnostní podmínky, a to obzvláště za situace, kdy obžalovaný neměl důvodu nikam spěchat.
21. Okresní soud samozřejmě nepřehlídí, že poškozený jednal v rozporu s ustanovením bodu 3. aliny druhé Dopravně provozního řádu, které stanoví, že zaměstnanci se nesmí přibližovat k nákladním vozidlům a VZV (pozn. vysokozdvížným vozíkům) při jejich provozu, zejména při nakládce, vykládce a manipulaci s materiálem, kdy však soud po provedeném dokazování vyhodnotil, že tato skutečnost nebyla primární příčinou vzniku smrtelného následku, kterou bylo právě jednání obžalovaného coby řidiče nákladního vozidla.
22. Co se týče konkrétní míry zavinění, větší míru zavinění pak soud spatřuje na straně obžalovaného, který ve chvíli, kdy se při couvacím manévru prudce a celkem neočekávaně rozjel směrem vpřed, aniž by náležitě zkontroloval situaci před vozidlem, tedy ve směru, jímž se chtěl dočasně pohybovat a pohyboval, nesplnil zákonnou povinnost neohrožovat život a zdraví jiných účastníků provozu (v tomto případě chodce), kteří se mohou nacházet v méně než dvoumetrové vzdálenosti před čelní stěnou vozidla.

23. Dále dle § 24 odst. 2 zákona o silničním provozu při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Výkladem tohoto ustanovení přitom soud dospěl k závěru, že toto ustanovení musí chránit všechny potenciálně ohrožené účastníky silničního provozu, tedy nejen ty, kteří se nacházejí za zadní částí řízeného vozidla, neboť ostatní by tak byli zcela bez ochrany. Toto ustanovení tak zcela jasně musí chránit i poškozeného, který se při couvacím manévru obžalovaného nacházel před přední stěnou vozidla, obžalovaný toto ustanovení (dané mu i mu na základě č.l. 3 Dopravně provozního řádu R06 ze dne 23. 9. 2019) jednoznačně porušil a došlo tak i k naplnění zákonného znaku porušení důležité povinnosti pachatelem ve smyslu § 143 odst. 2 trestního zákoníku, byť, jak již soud zmiňoval, určité spoluzavinění poškozeného nelze v tomto případě přehlížet. Konkrétní poměry zavinění pak okresní soud určil jako 65% v neprospěch obžalovaného oproti 35% procentům zavinění poškozeného.
24. Obžalovaný tak jednáním uvedeným ve výroku tohoto rozsudku po subjektivní i objektivní stránce naplnil všechny znaky přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku, když jinému z nedbalosti způsobil smrt a čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho postavení a uloženou mu podle zákona.
25. Obžalovaný své jednání spáchal ve vědomé nedbalosti dle § 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku. Obžalovaný je starší patnácti let, netrpí, ani v době spáchání činu netrpěl duševní poruchou, je proto plně trestně odpovědný. Soud se tak ztotožnil s právní kvalifikací navrhouvanou státním zástupcem.
26. Při stanovení druhu trestu a jeho výměry soud přihlédl ke všem kritériím uvedeným v § 39 odst. 1 trestního zákoníku.
27. Soud u obžalovaného nenalezl přitěžujících okolností, jako polehčující okolnosti shledal okolnosti uvedené pod písmeny a), l), o) a p) § 41 trestního zákoníku, tedy, že spáchal trestný čin poprvé a pod vlivem okolností na něm nezávislých (když chůzi poškozeného vyloženě nečekal), dále se k trestnému činu doznal, trestného činu upřímně litoval a vedl před spácháním trestného činu řádný život.
28. Za přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku lze obžalovanému uložit trest odnětí svobody na jeden rok až šest let.
29. Po zhodnocení výše uvedeného je zřejmé, že nebylo třeba uvažovat o uložení nepodmíněného trestu, kdy, byť je způsobený následek trestného činu obžalovaného fatální, tento nebyl způsoben úmyslně, navíc nelze odhlédnout od spoluzavinění poškozeného. Soud se tak rozhodl uložit trest odnětí svobody mírně nad spodní hranici zákonné trestní sazby, tedy ve výměře 18 měsíců, který podmíněně odložil na spíše ještě kratší zkušební dobu v trvání 30 měsíců.
30. Vzhledem k tomu, že obžalovaný se trestné činnosti dopustil v souvislosti s řízením motorových vozidel, soud mu dále uložil i trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel a to na dobu stejnou jako délka zkušební doby, tedy také v trvání 30 měsíců. Vzhledem k fatálnímu následku trestné činnosti přitom nešlo uvažovat o neuložení tohoto druhu trestu, jak navrhol obhájce obžalovaného, kdy soud zastává názor, že vzhledem ke způsobenému následku, mírnější trest, než soudem uložený, by odporoval pravidlům pro ukládání trestů, neboť by takový trest byl nepřiměřeně mírný.
31. O náhradě škody nebylo nutno rozhodovat.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku je možné podat odvolání do osmi dnů od doručení jeho písemného vyhotovení k Okresnímu soudu v Lounech, kdy odvolání musí být ve výše uvedené lhůtě (nebo v další lhůtě stanovené samosoudcem) odůvodněno tak, aby bylo patrné, ve kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo. O odvolání bude rozhodovat Krajský soud v Ústí nad Labem. Odvolání může podat státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, přičemž je povinen uvést, zda odvolání podává, byť zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody nebo nemajetkové újmy nebo na vydání bezdůvodného obohacení, pro nesprávnost výroku o náhradě škody nebo nemajetkové újmy v penězích nebo o vydání bezdůvodného obohacení, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci. 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. Skutečnosti uvedené v prohlášení viny nelze napadat opravným prostředkem.

Louny, 23. října 2024

Mgr. Martin Kredba v. r.

předseda senátu