



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Tachově rozhodl v hlavním líčení konaném dne 24. 10. 2023 samosoudkyní Mgr. Petrou Psohlavcovou, **t a k t o :**

Obžalovaný [redacted], narozený [redacted] v [redacted], trvale bytem [redacted] č.p. [redacted], soukromý zemědělec,

s e podle § 226 písm. b) tr. řádu z p r o š t ů j e obžaloby Okresního státního zastupitelství v Tachově ze dne 4. 11. 2021, č.j. 0ZT 68/2020 - 57, kterou mu bylo kladeno za vinu, že

dne [redacted] kolem [redacted] hodin na silnici II. třídy č. [redacted] v km [redacted] v obci [redacted], okres [redacted] jako řidič traktoru [redacted], RZ [redacted], jedoucího ve směru jízdy od obce [redacted], se řádně nepřesvědčil, zda může s jím řízeným traktorem bezpečně odbočit vlevo, čímž porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, a to konkrétně § 21 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a § 41 odst. 7 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, začal odbočovat vlevo na místní komunikaci v době, kdy již byl předjížděn služebním vozidlem v barvách [redacted] značky [redacted], RZ: [redacted], jedoucím se zapnutým výstražným světlem modré barvy doplněným o zvláštní výstražné zvukové znamení, které řídil prap. [redacted] pronásledující ujíždějící vozidlo [redacted] RZ: [redacted], které krátce před tím traktor rovněž předjíždělo, následkem čehož došlo v levém jízdním pruhu ke střetu služebního vozidla [redacted] s přední levou částí traktoru, služební vozidlo bylo v důsledku srážky odraženo do levého silničního příkopu, kde se střetlo se směrovým sloupkem a svislou dopravní značkou IZ 4a "Obec" a převrátilo se na střechu a dále došlo k rozpuštění traktoru ve "zvonu" spojky a jeho převrácení na pravý bok, když při nehodě došlo k těžkému zranění spolujezdkyně sedící na pravém předním sedadle služebního vozidla [redacted] pprap. [redacted], která při nehodě utrpěla poškození důležitých orgánů, konkrétně víceložiskové pohmoždění levé i pravé plíce, provázené vpravo nevelkým průnikem vzduchu a vlevo nevelkým zakrvácením do pohrudničních dutin a nevelké pohmoždění jater bez krevní ztráty do dutiny břišní,

dále dvojnásobné zlomení hrudní kosti, sériové zčásti vychýlené zlomení čtyř žeber vlevo a tří žeber vpravo, několik tržných a tržně zhmožděných ran na pravé ruce, zápěstí a předloktí silně znečištěných, z nichž některé zasahovaly až mezi pohmožděné svaly a krvácely navenek, s těmito zraněními byla hospitalizována ve [REDAKCE] od [REDAKCE] do [REDAKCE], kde se podrobila operaci pravé ruky v celkové anestézii, přičemž byla omezena na běžném způsobu života tím, že první týden musela jen ležet na lůžku a poté byla omezena v používání zraněné pravé ruky, přičemž léčba jejích zranění včetně pracovní neschopnosti trvala do [REDAKCE], dále došlo k lehkému zranění řidiče vozidla [REDAKCE] prap. [REDAKCE], který utrpěl tržnou ránu hlavy, zhmoždění hrudníku, břicha a pánve, zhmoždění pravé ruky a krční páteře, byl hospitalizován ve [REDAKCE] od [REDAKCE] do [REDAKCE], nebyl vážně omezen na běžném způsobu života a pracovní neschopnost trvala do [REDAKCE], a dále došlo ke zranění samotného obviněného, který utrpěl traumatický pneumothorax vlevo, nalomení 2. a 3. žebra vlevo a otřes mozku, s těmito zraněními byl hospitalizován ve [REDAKCE] od [REDAKCE] do [REDAKCE]. Obviněný dále způsobil organizaci [REDAKCE], IČ: [REDAKCE] na osobním automobilu [REDAKCE] škodu nejméně ve výši [REDAKCE], - Kč s DPH, dále na traktoru [REDAKCE], majitele [REDAKCE] - soukromě hospodařícího zemědělce, IČ: [REDAKCE] škodu nejméně ve výši [REDAKCE], - Kč bez DPH a dále způsobil poškozené organizaci [REDAKCE], IČ: [REDAKCE] škodu na silničním příkopu, směrovém sloupku a dopravní značce škodu ve výši nejméně [REDAKCE], - Kč bez DPH,

tedy jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

čímž měl spáchat

přčin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle §147 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku,

neboť v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.

Podle § 229 odst. 3 trestního řádu se poškozený [REDAKCE], nar. [REDAKCE], [REDAKCE] se sídlem v [REDAKCE], IČO [REDAKCE], [REDAKCE], IČO [REDAKCE], [REDAKCE], IČO [REDAKCE], odkazují se svými nároky na náhradu škody a náhradu nemajetkové újmy v případě poškozeného [REDAKCE] na řízení ve věcech občanskoprávních.

O d ů v o d n ě n í

1. Okresní státní zastupitelství v [REDAKCE] podalo na obžalovaného obžalobu pro přčin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku, kterého se měl dopustit výše uvedeným způsobem. Usnesením Krajského soudu v Plzni ze dne 7. 3. 2023, č.j. 9To 37/2023 - 597, byl zrušen rozsudek Okresního soudu v Tachově ze dne 1. 11. 2022, č.j. 8T 127/2021 - 556, věc byla vrácena k novému projednání a rozhodnutí. Krajský soud ve svém rozhodnutí v bodě 14. shrnul, co vzal na základě dokazování za nepochybné, dále se vyjádřil k pochybením okresního soudu. Vzhledem k změně samosoudce a neposkytnutí souhlasu ze strany obhajoby s přečtením podstatných částí protokolů o hlavních líčeních ve smyslu § 219 odst. 3 trestního řádu, bylo hlavní líčení provedeno znovu. Soud provedl ve věci poměrně rozsáhlé dokazování a dospěl na podkladě

Shodu s prvopisem potvrzuje [REDAKCE].

níže provedených důkazů k závěru, že projednávaný čin nebyl obžalovaným spáchán zaviněně, a proto jej obžaloby zprostil.

2. Obžalovaný se ve věci cítil být nevinný. Při hlavním líčení vypověděl, že daného dne převážel traktor [REDACTED] ze spodní části vsi do hlavní části vsi, k bývalému kravínu. Vjel na hlavní silnici na začátku vsi, zhruba v jedné třetině jízdy ho předjelo vozidlo [REDACTED]. Traktor jede 25 km v hodině, v provozu se stává často, že ho někdo předjede i na místě, kde to není obvyklé, proto se tím nezaobíral. S vozidly jezdí několik let, pracoval v armádě, cvičil řidiče autobusu, takže je zvyklý dávat na silnici pozor za 2 lidi. Myslí si, že po takto frekventované silnici si nedovolí někdo nedávat pozor před sebou a za sebou. Nesouhlasí s obžalobou v tom směru, že se dostatečně nepřesvědčil. Pokračoval po silnici i potom, co ho předjel ten pronásledovaný, na konci vesnice [REDACTED] za zatáčkou, tedy před koncem vesnice, dal směrovku doleva s tím, že bude odbočovat. Směrovka fungovala, tuto kontroloval. Přesvědčil se dostatečně tím, že se podíval i vedle traktoru, zda ho něco nepředjíždí, i v zrcátku tam, kam mohl dohlédnout, viděl, zrcátka jsou dostatečně veliká, proto zopakoval, že pokud by v tom okamžiku bylo [REDACTED] vidět, viděl by ho. Přisvědčil se tedy, zda může odbočovat a se zapnutou směrovkou na konci vesnice zahájil odbočování. Přejel ze svého jízdního pruhu celý protijedoucí jízdní pruh a v okamžiku, když s traktoem byl natočen do místa, do kterého jel, tak v tom okamžiku došlo k nárazu. Musel sledovat provoz před sebou až do místa, kde chtěl odbočit, dané místo je zarostlé křovím, kdy ze shora a z toho místa často vyjíždí vozidla. Obžalovaný dále vysvětloval, že traktor má 5 rychlostních stupňů, musel si podřadit před odbočením, aby nejel 20 kilometrovou rychlostí, protože by se traktor v takové rychlosti převrátil do strany, která je nakloněna. Podřazuje se tak, že řadící páka je mezi nohama, člověk se musí sklonit a dát meziplyn, takže dvakrát zmáčkne spojku a dát dvakrát meziplyn, páka se zařadí do neutrálu, následuje meziplyn, a znovu se zařadí. Je to několik vteřin, kdy stačil zařadit podřadit a potom odbočoval. Po celou dobu se snažil v mezích možností sledovat provoz, je být jedním okem na zrcátku. Ale v okamžiku, kdy se musel sklonit k řadící páce, tak v podstatě do zrcátka nemohl vidět. Když přejel jízdní pruh, což mu trvalo 1 až 2 vteřiny, došlo k nárazu. Obžalovaný nesouhlasil s výpovědí poškozeného [REDACTED], že měl začít odbočovat v okamžiku, když byly vedle něho, neboť k nárazu došlo, když traktor byl již otočen kolmo proti příjezdějíci [REDACTED], o čemž svědčí to, že na předním nárazníku [REDACTED] je obtištěné přední kolo [REDACTED]. Poté co došlo k nárazu, předek traktoru se jednou nebo víckrát otočil v kabině, a pak padl na bok. Pamatuje si, že ještě hledal směr, kterým má vylézt. Slyšel, jak policista křičí z auta o pomoc, běžel k policejnímu autu, motor byl stále nastartovaný, zbytky majáků problikávaly. Policisté leželi s [REDACTED] na boku, nemohli vylézt. Pomohl vylézt panu [REDACTED], společně vytáhli paní [REDACTED], posadili ji na okraj pole. Obžalovaný se poté vrátil k policejnímu vozu, vypnul motor, klíčky dal poškozenému, poté se mu udělalo špatně, špatně se mu dýchalo, poté odjel do nemocnice. Obžalovaný zopakoval, že pokud by byla možnost vidět policejní auto chvíli před nehodou, tak by jej určitě viděl. Na druhou stranu si stále v hlavě opakuje, co by se stalo, kdyby ho zahlédl. Rozjetý v [REDACTED], který je starý 30 let, byt' plně funkční, co by udělal za nějaké dvě vteřiny, které jsou mu vyčítány na jeho reakci. Buď by zastavil, ale neví, zda by to stihl, neboť než zareaguje, než sešlápne spojku, než sešlápne brzdu, myšlenkový pochod už je v tom, že odbočuje. Anebo by se snažil rychle zmizet ze silnice, což v podstatě udělal, aniž by viděl policejní auto. Po uvedené silnici k danému místu, kam odbočoval, jezdí téměř denně, někdy několikrát za den. Obžalovaný dále uvedl, že je tam obrovský provoz, je to bývalá [REDACTED], žádný normální člověk by neodbočoval tak, aby se nepodíval do zrcátka nebo nedával pozor. K dotazům uvedl, že jel rychlostí 10 až 12 km v hodině, přesně neví. [REDACTED] je úzký, vysoký, s rychlostí 20 km v hodině by nemohl odbočit, neboť do místa, kam odbočoval, je to mírně do kopečka, [REDACTED] nemá žádnou stabilitu, hned by se převrátil. Traktory řídí od 17 let, byl na vojně a dalších 20 let zůstal v armádě. Cvičili osobní a nákladní vozidla, traktory, cvičili řidiče ve

vojenském kurzu pro řidiče, po revoluci dělali plnohodnotné řidičské průkazy, které nedělala civilní autoškola. Ve [REDAKCE] měl na starosti výcvik řidičů, sám jezdil jako instruktor. Doplnil, že v daný den bylo hezky, viditelnost byla dobrá, měl otevřené jediné zadní okno. [REDAKCE] má 2 zrcátka, 1 vlevo, 1 vpravo. V okamžiku nehody viděl relativně dobře, zrcátka měl dobře natočená. Sirénu policejního auta neslyšel, i přestože měl otevřené okno. Až po nárazu zahlédl majáky. Lidé, co byly venku na zahradě, se vyjádřili, že žádnou policejní sirénu nebo houkání auta v žádném případě neslyšeli. Obžalovaný dále sdělil, že i teď po nehodě jezdí a zkouší, co mohl a nemohl udělat. Musel by se úplně otočit dozadu, aby viděl za sebe na předmětné vozidlo. Sedačka v [REDAKCE] je zapuštěná, musel by nadhodit hýždě, aby se úplně otočil na to místo a musel by jediné otočit celé tělo. Kdyby se měl otáčet celým tělem dozadu, vjel by do protisměru. Pokud by se otáčel a díval za sebe, jestli se náhodou neřítí policejní vozidlo 150 km/h, tak třeba nabourá. Na hlavní silnici, po které jel, je plná nepřerušovaná čára a jiná značka v místě střetu není. Stává se, že ho předjíždí při běžné jízdě se [REDAKCE] vozidla, ne při odbočování, snaží se pak jet i více ke straně a sleduje provoz, pokud vidí, že je někdo netrpělivý, třeba mu i uhne. Dále vypověděl, že již v přípravném řízení žádal o provedení vyšetřovacího pokusu, jímž by se dokázalo, že vozidlo nemohl opravdu vidět. To nebylo umožněno, takže svépomocí se pokusili o rekonstrukci nehodového děje. Natáčeli, jak jede, co při jízdě dělá, počítali vteřiny, jak a kdy zařadil a dobu odbočování. Tímto naměřili, že trvá 1 až 2 vteřiny, než ze svého jízdního pruhu dojel až do místa střetu. Má ještě 1 záběr z kamery, kterou měl na čele, ze které je vidět záběr na zpětné zrcátko, kdy a jen v určitém případě by měl vidět policejní auto. Při popisované zkoušce jel za traktorem švagr a zkoušel troubit klaksonem. Když byl daleko za zatáčkou, nebyl úplně v jeho viditelnosti, slyšet nebyl, v případě, že už byl blízko za traktorem, slyšet nějakým způsobem byl. K dotazu, zda by udělal něco jinak, vypověděl, že jediné co by mohl udělat lépe, bylo jen to, že by zůstal doma. Všechno správné, důležité, co ukládá zákon, udělal. Trval na tom, že pohled do zpětného zrcátka by nikdy nevynechal, stejně tak by nevynechal směrovku, protože silnice je velmi frekventovaná, někdy je i problém na ní vjet. Obžalovaný se dále pozastavoval nad tím, že policejní kamera, která by měla mít nějaký standard a určitou kvalitu, se najednou vypne ve chvíli těsně před nehodou, a proto se záznam neuložil, není odborníkem, ale bylo mu divné, že se toto mohlo stát. Nechce se dostat do nějakých problémů, ale osobně mu to indikuje nějaký a něčí záměr. Na jaře po nehodě mu volal pan [REDAKCE], který sdělil, že má pro něho důkaz, který ho okamžitě osvobodí, při minulém hlavním líčení se však k tomuto svědek [REDAKCE] nevyjádřil, a uvedl, že žádný záznam neměl, že mu video z jeho vozidla s kamerami vpředu i vzadu nenabízelo. Dle obžalovaného jízda poškozeného pana [REDAKCE] nebyla bezpečná, ze záznamu bylo vidět, že už v obci [REDAKCE] měl problém zatáčku vybrat. Na videu je vidět, že v lese jede 193 km v hodině, přes ves jel 140 km v hodině, 150 km v hodině. Obžalovaný dále připustil, že pronásledoval vozidlo, takže pokud by dodržoval ve vesnici padesátku, nikdy ho nedohoní, což ctí, ale poukázal na to, že ve vesnici [REDAKCE] chodí lidi a děti, vyjíždí odtud kamiony. Poukázal také na to, že poškozený uváděl, že přes [REDAKCE] jezdí často, zná to tam, jsou v jejich okrsku. Lidé z vesnice se bojí pouštět děti přes silnici, protože šilenců, co nerespektují v obci padesátku, je více, byla tam i nehoda na motorce. Obžalovaný upozorňoval dále na to, že inženýr [REDAKCE] rozhodl už v prvopočátku, že je vinen, a to bez ohledu na další šetření, dále činil sporný výsledek tohoto znalce k rychlosti vozidel. Doplnil, že v obci nikdy vozidla nepředjíždí, takže jestli je tam čára plná nebo přerušovaná ho netrápí, nečekal, že by ho chtěl někdo předjíždět, v daném prostoru normální člověk nepředjíždí. Uvedl také, že traktor nemá žádné omezení, kromě toho, že je starý, trochu se klepe nebo prostě nějakým způsobem je technicky zastaralý, ale rozhodně mu to nesnižuje možnost někde něco uhlídat nebo udělat. K osobě obžalovaného bylo dále zjištěno, že nebyl projednáván pro obecný přestupek, v evidenční kartě řidiče má celkem pět záznamů, poslední je z roku [REDAKCE], všechny přestupky byly vyřešeny pokutami od [REDAKCE] Kč do [REDAKCE] Kč, jednalo se o přestupky týkající

se překročení maximální povolené rychlosti v obci, jízdy s držením mobilního telefonu. Držitelem řidičského oprávnění je od roku [REDACTED].

3. Poškozený svědek [REDACTED] a poškozená svědkyně [REDACTED] se vyjádřili k okolnostem daného dne a popsali ze svého pohledu průběh dopravní nehody. Svědek [REDACTED] při hlavním líčení vypověděl, že dne [REDACTED] vykonával denní směnu v práci. Během dopoledne dostali informaci od kriminální policie, která prováděla realizaci v obci [REDACTED], že jim odtud ujíždí pachatel ve vozidle [REDACTED], modré barvy. Informaci převzal jejich vedoucí, na místo vyslal jeho a kolegyni [REDACTED]. Nasedli okamžitě do auta a jeli směr [REDACTED], u výjezdu z obce [REDACTED] viděli kolonu 4 vozidel, v té koloně bylo vozidlo [REDACTED] a než stačili zareagovat, vozidlo vyjelo z kolony a začalo ujíždět. Za obcí [REDACTED] to otočili, jeli za tím vozidlem, v daný moment zapnuli výstražné zařízení a informovali operační, že jedou za vozidlem [REDACTED]. Vozidlo ujíždělo přes [REDACTED] směrem na [REDACTED], pokračovalo na obec [REDACTED], dále na [REDACTED], obec [REDACTED] a [REDACTED]. Vozidlo měli pořád na dohled, přesnou vzdálenost svědek nedokázal říci, po vjezdu do obce [REDACTED] jeli ve svém pruhu a v momentě, když viděli, že tam nic nejede, protože z výjezdů té zatáčky navazuje dlouhá rovina, a pořád viděl, kudy jede to tmavé modré vozidlo, začali předjíždět a potom došlo ke střetu s traktorem. K dotazům svědek vypověděl, že si je stoprocentně jistý, že při jízdě měli zapnuta obě výstražná zařízení zvukové i světelné. Myslí si, že výstražné zařízení zapnuli v momentě toho otočení, když spatřili vozidlo. Celá obec [REDACTED] je taková mírná levotočivá zatáčka, uprostřed vsi jsou autobusové zastávky. Svědek nevěděl přesně kdy, ale jakmile vyjeli z poloměru zatáčky, kdy je mírný kopeček, a pak se otevírá pohled na rovinu, která vede na přivaděč k dálnici. Na tomto místě bylo vidět vozidlo. Svědek zopakoval, že bylo možno vidět, že nic jiného nejede, proto začali předjíždět, přešli do protisměru do levého pruhu a pokračovali v jízdě. V tento moment začal traktor odbočovat a nebylo možné se vyhnout střetu. Traktor jel v jejich pruhu, z toho důvodu nepředpokládal, že bude někam odbočovat. Začali ho předjíždět, protože nehrozilo žádné nebezpečí pro nikoho. Svědek nedokázal určit ani odhadnout vzdálenost traktoru před předjížděním. Svědek také nevěděl, jakou rychlostí jel přes obec [REDACTED]. Doplnil, že pokud je k dispozici kamerový záznam z doby jízdy, na něm je vidět, jakou rychlostí vozidlo pronásledovali. Svědek si pamatoval, že před obcí výrazně zpomalili, aby právě nikoho neohrozili. Svědek dále sdělil, že není kompetentní osoba k vyjádření, z jakého důvodu se přerušil kamerový záznam, neví, kdo by měl zájem daný záznam nějakým způsobem přerušit, ví jen to, že záznam se má ukládat v 10 minutových sekvencích, pokud dojde k přerušení nahrávání v tomto časovém úseku, sekvence se neuloží. Se záznamy nepracují, nemají k tomu přístup, to mají pouze nadřízení. Dále vypověděl, že v daný den se cítil dobře, ke dni nehody byl u policie šestým rokem, motorová vozidla řídí od 18 let. Po dobu co byl u policie, absolvoval kurzy pro řidiče, byl proškolen asi dvakrát nebo třikrát, jednalo se o výcvik k ovládání vozidla v krizových situacích, nouzové brzdění, vyhýbání se a podobně. Jedno školení proběhlo už před dopravní nehodou. V době, kdy se stala nehoda, přes [REDACTED] často nejezdil, místo mu bylo běžně známé. Dle svědka předmětná silnice je středně frekventovaná, nemyslí si, že jde o silnici hodně frekventovanou, záleží, v jakém čase a v jakém období se jede. V době předjíždění neviděl směrovku traktoru. Když započali předjížděcí manévr, nic nenaseďovalo tomu, že traktor bude odbočovat. Nebyla vidět vytočená kola. Traktor stále pokračoval přímo ve svém jízdním pruhu. Vzhledem k plynutí času si nevybavuje podrobnosti, ale dle něho když odbočuje traktor, tak téměř pokaždé traktor zastaví, a pak až odbočí. Tento manévr zde však neproběhl. V daném případě traktor prostě jel tak, jako když se jede autem, a plynule odbočil. Neproběhlo tam zastavení a potom vytočení kol a potom odbočení. Neměl možnost toto vidět, tak do přední části traktoru narazil. V důsledku nehody utrpěl pohmoždění žeber, břicha, lehký otřes mozku a pár tržných ran na hlavě. V pracovní neschopnosti byl asi měsíc. V nemocnici byl hospitalizován den. V počátku pracovní neschopnosti se nemohl hýbat, ale

vyložení ho to neomezovalo. V daný den bylo polojasno, silnice byla suchá, podmínky nebyly vyložení ztížené. Svědek zopakoval, že nedokáže ukázat na mapě místo, kdy a kde se dostal při předjíždění do levého pruhu, nepamatoval si místo, kdy poprvé zahlédl traktor. K obsahu své evidenční karty řidiče svědek uvedl k přestupku ze dne [REDAKCE], že se jednalo o dopravní nehodu, kdy služebním vozidlem nacouval do jistícího kolíku vrat. Další záznam se týká také hlídkové činnosti, při níž narazil do spadlého stromu. To bylo projednáno s nadřízeným, potrestán nebyl. Šlo o to, že při výkonu služby projížděli lesní cesty, vyjel zatáčku, tam byla padlá bříza, kterou lehce trefil. K žádosti obhájce obžalovaného svědek uvedl, že není schopen zakreslit místo, kde a odkud bylo viditelné při pronásledování vozidla pronásledované vozidlo. Svědek následně odhadl úsek, kde bylo vozidlo možné vidět s tím, že je to pouze možné, nikoliv přesné, doplnil dále, že nejeli 140 km v hodině, zopakoval, že předjížděcí manévr započali právě z důvodu, že nejelo žádné vozidlo v protisměru. Jeli za traktorem ve svém jízdním pruhu, přejeli ke středové čáře, tam lehce vyjeli, viděli, že v protisměru nic nejede, tak začali traktor předjíždět. Do protisměru přejeli až v momentě předjíždění. Nejeli po celou dobu v protisměru. Svědek zopakoval, že do protisměrné části pozemní komunikace najeli v momentě, kdy viděli, že nehrozí nebezpečí, tedy když v protisměru nejelo žádné protijedoucí vozidlo. K tomu sdělil, že není schopen toto místo zakreslit. Svědek také připustil, že vzhledem k časovému horizontu, kdy se stala nehoda, pomalu se mu nehodový děj z hlavy vytrácí, neboť to není věc, kterou by si chtěl člověk pamatovat. Vypověděl dále, že narazili do předního kola, do přední části traktoru. Nejednalo se o kolmý náraz. Byla tam poškozená strana jen u spolujezdce, škrty polovinou vozidla u spolujezdce o přední část traktoru. Nebyl tam náraz celým předkem jejich služebního vozidla do traktoru. Po nehodě skončilo vozidlo na pravém boku v příkopu, motor stále běžel, s panem obžalovaným vytáhli kolegyni z vozidla, potom přijeli další policejní hlídky. Svědek dále uvedl, že si je vědom rizika, které vzniká při pronásledování, ale toto eliminovali natolik, aby se nic nestalo. Je mu jasné, že to nefunguje tak, že budou pronásledovat hlava nehlava, mají nějaké podmínky, brát zřetel na okolní účastníky provozu, kdyby však nedošlo k této situaci, nic by se nestalo, vždycky je nějaké riziko při pronásledování, nejde to eliminovat úplně na 0. V daném případě výrazně snížili rychlost před každou obcí, kterou projížděli, sledoval dále, zda něco nevyjíždí, zda nepřichází nějaký člověk, zda se po silnici nepohybují cyklisté. K přehrávanému záznamu z jízdy policejního vozidla před dopravní nehodou svědek vypověděl, že se může zdát, že se jedná o nebezpečnou jízdu, určité riziko tam je, ale na daném úseku až po [REDAKCE], tráví poměrně 80% času, takže ví, odkud je vidět, a odkud není. Ví proto, co si může dovolit a není to poprvé, co tady vozidlo pronásledoval. Pro člověka, který tohle v životě nezažil, se daná jízda může jevit riskantně, ale není riskantní. Svědek trval na tom, že jeho jízda byla bezpečná. Svědek zopakoval, že nedokáže odhadnout rychlost v obci, od průjezdu na kameře byla výrazně odlišná, výrazně brzdili, protože je tam zatáčka, kde by si nedovolili jet v protisměru, protože ta zatáčka je nepřehledná. Svědek dále vypověděl, že v momentě, kdy byly vyslány, součinnost s dalšími policejními hlídkami ještě neprobíhala. Poté co informovali operačního, ten potom začal dirigovat ostatní hlídky. Od operačního nic neslyšel, kolegyně dělala hláskou službu, mluvila do vysílačky, sám se věnoval řízení. Jejich volací znak byl [REDAKCE], znak [REDAKCE] byl zřejmě znak kolegů z dálničního oddělení, znak [REDAKCE] je operační. Kolegyně na něho neřvala, at' zpomalí. Ve věci se necítí vinný. Po přehrání záznamu – „Výhledové podmínky [REDAKCE]“ - svědek opětovně uvedl, že není schopen se vyjádřit k místu, kde začal předjíždět. Výrazně snížili rychlost při vjezdu do obce s ohledem na předpoklad výskytu chodců na komunikaci, dle svědka není žádný větší předpoklad, že by byl větší výskyt zemědělské techniky na pozemní komunikaci, at' už jde o traktor, kombajn, na [REDAKCE] jezdí zemědělské stroje v průběhu celého roku, obec [REDAKCE] není nějaká zemědělská vesnice, nemyslí si, že by tam byl enormní výskyt zemědělské techniky. Pronásledování vozidla se týkalo drogové věci, neznali totožnost řidiče [REDAKCE], operační jim neřekl nic o pronásledování za každou cenu, sami si to

nevyhodnotili jako buď, jak buď, nevěděli, kolik při akci spolupracuje hlídek, nevěděli, o jak výkonné vozidlo se jedná. K dotazu, kde jsou meze zvýšené opatrnosti při použití výstražného znamení, svědek uvedl, že neví, jak by to popsal, mez není nijak stanovena. Dle svědka pokud by výrazně nesnížil rychlost, dál obcí pokračovali, jakoby v obci nic nepotkali, jednoznačně by to porušil, ale tak se nestalo.

4. **Svědkyňě** [REDAKCE] vypověděla při hlavním líčení, že v daný den dostali oznámení od kriminálky, že mají zastavit vozidlo. Dostali registrační značku, typ vozidla – [REDAKCE], tmavě modré barvy a směr, že jede z [REDAKCE] na [REDAKCE]. Jela jako spolujezdec, kolega řídil, vozidlo potkali v době, kdy vyjíždělo do [REDAKCE], když je zahlédlo, okamžitě vyjelo ze svého pruhu a začalo předjíždět, proto se otočili a jeli za ním. V ten moment se zapínalo výstražné zařízení a jeli větší rychlostí, vozidlo jim ale pořád ujíždělo. Měli ho od sebe pořád daleko, ale pořád na dohled, naposledy dávala vysílačkou informaci operačnímu, že vozidlo [REDAKCE] vyjíždí do vesnice [REDAKCE]. Projeli zatáčkou, pak ho viděli na rovince, jak už jede dál za obcí. Kolega vyjel do protisměru, začal předjíždět traktor, který tam byl, a když už předjížděl traktor, traktor odbočil najednou zničehonic. Kola se ohnula k nim do jejich pruhu a došlo k nárazu. Pamatuje si jen ránu pak už nic. Měla potlučením hrudník, 7 žeber, z toho některé nadvakrát, hrudní kost přelomenou nadvakrát, pneumotorax, naražená plíce, játra, měla potrhanou ruku, tu jí pak operovali. Přes rok byla v pracovní neschopnosti, v nemocnici byla 14 dní, musela ležet jenom na lůžku, 3 měsíce neunesla nic těžšího, ruku měla celou sešitou. Běžné věci jako toaleta, čištění zubů bylo náročné. V současné době má astma, plíce se z toho nesrovnaly, má bolesti na hrudi, má poškozený levý nerv. Dodala, že výstražné zařízení (zvukové i světelné) zapínala ona, poté co se otočili. Bylo zapnuté po celou dobu. Nedokázala říci, jakou jeli rychlostí. Kolega měnil jízdu podle situace. Kolega předjížděl, kde mohl, kde to šlo, až do [REDAKCE] nepředjížděl, protože tam nejela žádná auta. Když byla rovina, bylo dobře vidět, jelo se rychleji, když byla zatáčka, tak se rychlost zpomalila. Za zatáčkou jeli ve svém pruhu, po pravé straně vozovky, po vyjetí ze zatáčky na rovince uviděli vozidlo [REDAKCE], že je před nimi, že nic nejede v protisměru, bylo krásně vidět, takže kolega začal předjíždět traktor. Svědkyně nedokázala říct, na jakou vzdálenost a v jakém místě poprvé uviděli traktor. Svědkyně dále vypověděla, že u policie je 13 let, s kolegou jezdí asi 6 let, v minulosti společně s kolegou pronásledovali vozidla. Myslí si, že poškozený svědek [REDAKCE] je dobrý řidič, zkušený a ví, co si k autu může dovolit, má určité hranice, přes které by nešel, služební vozidlo umí ovládat i ve velké rychlosti. Mezi kolegy má pověst dobrého řidiče. Během jízdy spolu komunikovali asi o vozidle, věděli, že ho nemohou dohnat, ale snažili se o to, aby ho pořád viděli, a věděli, kam jede. Operační vysílalo další hlídky, věděli, že kolegové jedou z [REDAKCE] po dálnici, že jedou další kolegové ze [REDAKCE], proto se snažili, aby měli vozidlo na dohled, aby bylo zřejmé, že neodbočil jinam, že jedou po trase, kterou jedou kolegové. Během jízdy nezazněla z její strany žádná výtky k stylu jízdy poškozeného [REDAKCE]. Strach při jízdě neměla. K dalším dotazům svědkyně dále vypověděla, že když se blížili k traktoru, traktor se nacházel v pravém jízdním pruhu. Svědkyně dále nedokázala s jistotou říci, zde měl traktor nebo neměl zapnutý světelný ukazatel. Narazili do levého předního kola, byla to tupá rána jako do zdi. Po náhledu do mapky zopakovala, že nedokáže určit místo, kde traktor spatřili, věděla, že traktor zaregistrovala, že jede, viděli ho, a když v protisměru nic nejelo, tak se vyhnuli do levého pruhu a začali traktor předjíždět. Tipovala, že asi někde v místech u zastávky, tam, kde začíná rovinka, poprvé viděli traktor. Když vyjeli ze zatáčky, bylo vidět, že nic nejede a v ten moment vjeli do levého pruhu. Přesvědčili se, že nic nejede, a pak začali předjíždět na rovince u autobusové zastávky. Svědkyně si nevzpomněla, z jakého místa viděla pronásledované vozidlo s tím, že od dané doby uběhla dlouhá doba, nedovede také odhadnout ani vzdálenost. Zopakovala, že na rovince byl vidět traktor a dopředu bylo také vidět. Svědkyně dále vypověděla, že se jí jízda zdála bezpečná, kdyby se jí nezdála jízda bezpečná, řekla by kolegovi, aby zpomalil. Výstražné zařízení se zapíná

obojí, zapne se zvuk, zapnou se světla. Svědkyně po přehrání záznamu trvala na tom, že obě výstražná zařízení zapínala najednou. Kolega by v žádném případě nepředjížděl, kdyby mu vozidlo neblíkalo a nehoukalo. Svědkyně dále zdůraznila, že i když jel kolega i 150km v hodině, jízda se jí zdála bezpečná. Zopakovala, že nedokáže posoudit, jakou jeli v obci rychlostí, myslí si, že menší, protože v té zatáčce se přibržďovalo. Komunikovala při jízdě jen s operačním, nevybavila si, že ve vysílače slyšela operačního, jak volá jiné hlídce, když mluvila ona, nemůže mluvit nikdo další. Při jízdě nebyla sehnutá, viděla dopředu, nepamatovala si reakci poškozeného svědka [REDAKCE] na vyjetí traktoru. Pamatuje si, že traktor viděla a zakřičela, že odbočuje. Jaké manévry následovaly, si nevybavuje. Sdělila dále, že je z vesnice, traktory zná, její otec a manžel řídili traktory, když chce odbočit, musí podřadit, traktor skoro zastaví. Tento traktor, respektive kola pořád jela, traktor prostě nezastavil, nezpomalil. Ví, že z traktoru se špatně kouká, člověk musí zastavit a pořádně se rozhlédnout. Traktor nikdy neřídila, jela v něm jako spolucestující. Řidič traktoru se musí otočit, protože zrcátka nejsou dobrá. Je z vesnice, traktory tam jezdí pořád a pomalu, než se traktor rozjede, chvíli to trvá. K záznamu o komunikaci s operačním vysvětlila, že operační jim dával vědět, že hlídka [REDAKCE] jede na nájezd, z toho se však nedozví vzdálenost, kde se hlídka právě nachází, a jak daleko od nich je. Neznačená to, že když operační řekne, že někdo jede, přestávají vozidlo sledovat, nemohou vypnout maják a jet 50 km v hodině, protože mezitím auto může kamkoliv odbočit, neví přesně, kde 2 hlídka už je, ví jen, že jedou na nájezd. Mezi obcí [REDAKCE] a dálnicí jsou nájezdy na pole, mohl odbočit v [REDAKCE] kdekoliv ve vesnici, mohl jet na dálnici.

5. Ve věci byl vyslechnut **znalec Ing. [REDAKCE]**, který při svém výsledku v hlavním líčení stvrdil svůj **znalecký posudek včetně jeho doplňku z oboru doprava, odvětví technické posudky o příčinách dopravních nehod**. Z výpovědi a znaleckého posudku znalce vyplynulo k otázce průběhu nehodového děje, že obžalovaný započal odbočovací manévr v době, kdy byl již předjížděn policejním vozidlem [REDAKCE], které pronásledovalo ujíždějící vozidlo značky [REDAKCE] se zapnutým výstražným světelným a zvukovým zařízením. V době zahájení odbočovacího manévru traktoru bylo policejní vozidlo cca 37 m za traktorem, to bylo cca 1 s před střetem, a muselo být vidět ve zpětném zrcátku traktoru. K rychlosti vozidla [REDAKCE] vyplynulo, že rychlost lze určit jen v době střetu, předstřetové pohyby bez podpůrných vstupních údajů, nebyl znalec schopen technicky určit, jen hypoteticky odhadnout. Vzhledem k tomu, že nebyly zanechány žádné předstřetové stopy, byla znalce určena jen střetová rychlost vozidla [REDAKCE] v rozmezí od 127,7 km/h do 156,08 km/h, (v doplňku znaleckého posudku je pak určena střední střetová rychlost cca 142 km/h). K otázce, zda měl obžalovaný dostatek času na bezpečné provedení odbočovacího manévru znalec uvedl, že pokud by obžalovaný sledoval provoz za vozidlem, tak by viděl, že je již předjížděn vozidlem policie. Stačilo mu počkat 1 sekundu, aby policejní vozidlo dokončilo předjížděcí manévr, a potom měl času dost na bezpečné odbočení. Dle počáteční rychlosti vozidla [REDAKCE] vzájemná viditelnost byla 2,3 až 2,6 sekundy před střetem. K technickým možnostem odvrácení dopravní nehody znalec vysvětlil, že řidič policejního vozidla [REDAKCE] pronásledující nahlášené vozidlo se zapnutým zvukovým a světelným výstražným zařízením netušil, že ho řidič traktoru nevidí ani neslyší, a když řidič traktoru začal odbočovat 1 s před střetem, již neměl technicky čas nehodu odvrátit. Řidič traktoru byl již v době počátku odbočovacího manévru předjížděn, není technicky přijatelné, aby policejní vozidlo řízené [REDAKCE] jelo až do 1 s před střetem v zákrytu za traktorem a potom teprve začalo vybočovat k předjížděcímu manévru. Kdyby tedy obžalovaný sledoval provoz za svým traktorem, tak mohl 1 s nechat policejní vozidlo dokončit předjížděcí manévr a odbočit o 1 s déle. Znalec uzavřel, že z technického pohledu je příčinou nehody započetí odbočovacího manévru vlevo obžalovaným v době, kdy byl již předjížděn policejním vozidlem [REDAKCE] se zapnutým zvukovým i světelným výstražným zařízením. K otázce vyhodnocení způsobu jízdy řidiče policejního vozidla [REDAKCE] z technického hlediska znalec uvedl, že poškozený svědek ani 1 neohrozil, ani 1 neomezil ostatní účastníky silničního provozu. Akorát po minutí pachatele na

výjezdu z obce ■ nezvládl techniku otočení vozidla s pomocí ruční brzdy (vzhledem k pomalé počáteční rychlosti 64 km/h), čímž ztratil cca 3 sekundy při pronásledování pachatele. Znalec trval dále na tom, že předstřetové pohyby v řádu sekund bez podpůrných důkazů, jako jsou záznamy z vozidlové či obecní kamery, není schopen určit. Je schopen říci střetovou rychlost vozidel, dle střetové polohy, je schopen určit, zda uvedené vozidlo akcelerovalo, brzdilo či jelo konstantní rychlostí. Z těchto faktů je schopen určit předstřetový pohyb tak cca minimálně 0,2 sekund před střetem. Z kamery na domu číslo popisné ■ v obci ■ je viditelné, že rozdíl průjezdu obou vozidel je cca 9 sekund. Vzdálenost vozidla policie od vozidla ■ v době, kdy vozidlo ■ předjíždělo traktor, nelze určit, protože nemůžeme stanovit rychlost policejního vozidla při průjezdu levotočivou nepřehlednou zatáčkou v obci ■, ani rychlost před ní. Z výpočtové simulace znalec zjistil rychlost policejního vozidla před střetem v řádech 0,1 až 0,2 sekund, není schopen určit jeho rychlost při výjezdu z levotočivé zatáčky v obci ■. Zopakoval, že není schopen určit počátek započetí předjížděcího manévru traktoru policejním vozidlem, neboť proto nemá žádné podklady. Simulace pohledu řidiče policejního vozidla, která je součástí znaleckého posudku jako elektronická příloha, s tím, že teoretická vzdálenost vozidla ■ je cca 9 sekund, nemá žádnou vypovídací hodnotu. Dohlednost vozidel bral proto z technicky přijatelné skutečnosti cca 100 m, a teoretickou maximální rychlost průjezdu levotočivou zatáčkou policejního vozidla 105 km v hodině. Čas potřebný k dosažení místa střetu je tedy 2,92 sekundy. Znalec zopakoval, že animace pohledu do levého zpětného zrcátka traktoru byla brána z technicky přijatelného času a obžalovaný tedy měl vidět ve zpětném zrcátku pronásledující policejní vozidlo. Rozvedl rovněž dále, že je technicky přijatelné, že pokud by řidič policejního vozidla projížděl levotočivou zatáčkou rychlostí 105 km/h, což odpovídá 29,166 m/s, zrychloval do místa střetu na rychlost 142 km/h. Jde však pouze o hypotézu. Za takové situace by jeho čas k dosažení místa střetu byl 2,918 s. Oba účastníci se mohli navzájem vidět 2,92 s před střetem. Poškozený svědek měl traktor v zorném úhlu po celou dobu. Dle znalce, jestliže odbočení z rovného směru do místa střetu trvalo traktoru cca 1 sekundu, měl předtím ještě cca 1,9 sekundy na zjištění situace za vozidlem, než započal manévr samotný. I kdybychom počítali 0,8 sekund na reakci řidiče, měl ještě 1,1 sekundy čas na to, aby ponechal jet traktor v rovném směru. Nemusel měnit směr, brzdit, ani dělat jinou činnost. Kdyby obžalovaný neviděl policejní vozidlo, mohl jej alespoň slyšet. Znalec dále uvedl, že není schopen odpovědět na otázku, kdy před střetem započal řidič policejního vozidla předjížděcí manévr, kdy začalo příčné přemístění policejního vozidla do protisměrného jízdního pruhu. Stejně tak nedokázal odpovědět na otázku, kdy před střetem započal řidič traktoru odbočovací manévr v celém rozsahu. Dle znalce obžalovaný mohl vidět policejní vozidlo minimálně 2,68 sekund před střetem, technicky přijatelněji 2,9 sekund před střetem. V této době jel ještě rovně ve svém směru. Znalec opakovaně shrnul, že je technicky přijatelná verze, že obžalovaný nesledoval před odbočením provoz za svým vozidlem. Pokud dal znamení o změně směru jízdy v době, kdy zatáčel volantem a bylo to cca 1 sekunda před střetem, tak neměl řidič policejního vozidla ani teoretickou šanci střet odvrátit. Dle názoru znalce pohyb vozidla ■ přímo nesouvisí s předmětnou dopravní nehodou. Znalec doplnil, že veškeré vypočítané hodnoty je třeba brát s tolerancí $\pm 10\%$, protože vycházel ze středních vypočítaných hodnot. K dotazům obhájce obžalovaného se znalec vyjadřoval k okolnostem po dopravní nehodě, zejména, jak se dostal na místo dopravní nehody, jaké tam dělal úkony, vyjadřoval se také k posudku ústavu od Ing. ■. Popisoval místo dopravní nehody, shodně jako ve znaleckém posudku a jeho doplňku se vyjadřoval k předstřetové, střetové rychlosti a dohledové vzdálenosti obou vozidel. K otázce slyšitelnosti zvukového výstražného znamení znalec vysvětlil, že zvukové znamení mohl nebo měl slyšet, pokud má způsoblost k řidičskému průkazu, tak by to měl slyšet. Zároveň ale uvedl, že každý člověk je originál, někdo slyší hluboké tóny, někdo vysoké tóny, technicky lze dynamiku hluku změřit, tedy jaká byla úroveň hluku sirény, ale zda to obžalovaný slyšel nebo neslyšel, to záleží na tolika okolnostech. Mohl být marod, mohl mít zalehlé uši. K reakční době obžalovaného znalec vysvětlil, že průměrná reakční doba se bere 0,8 sekund, vzhledem k věku mohl mít i menší reakční dobu. Tuto skutečnost však nezjišťoval, protože traktor vůbec nebrzdil. K dotazu, pokud obžalovaný

mohl brzdit, zda by to z technického hlediska mělo nějaký smysl, znalec pouze podotkl, že pokud by ho v posledních 2 vteřinách viděl, tak tam pan obžalovaný neodbočí. K dotazu, za jak dlouho by zabrzdil, zda by zastavil traktor, znalec uvedl, že traktor má při brzdění zpoždění, zastavit by mohl v přímé jízdě, to by bylo jedno kde, při předmětném odbočení nezastaví, neměl ani snahu zastavit, prostě jel. K názoru obhájce, že dokud se neprovede vyšetřovací pokus, který by výhledy a hluky vyřešil, tak se nedá dojít k nějakému závěru, znalec připustil, že teorie není v daném případě nic platná. K doplňující námitce obhájce, že ale přesto on znalecký posudek vypracoval, uvedl, že sice udělal znalecký posudek, ale z toho, co ví, ne z toho co neví. Znovu zopakoval, že policejní vozidlo muselo být vidět 2 až 3 vteřiny. K dalším dotazům ohledně předstřetové rychlosti policejního vozidla vysvětlil, že udávaná rychlost 142 km/h byla rychlost průměrná, kdyby zrychloval z té 100 km/h, takže v době odbočování byl už 66 metrů za ním. Znalec vysvětlil, že k těmto rychlostem dospěl na základě technických dat s tím, že to bral jako jednu z variant, že řidič policejního vozidla měl ubráno a přidával. Zopakoval také, že se jedná pouze o hypotézu, pravděpodobnost, že poškozený svědek [REDACTED] mohl jet takovouto rychlostí, nikoliv, že taková byla. Rychlost je schopen určit na desetinu, dvě desetiny před střetem. Naopak rychlost policejního vozidla nemohla být vyšší, např. 150 km/hod, neboť by zatačkou neprojel. Maximální rychlost v zatáčce lze spočítat, v daném případě je to ještě přes horizont, rychlost proto bude menší. V případě rychlého průjezdu zatačkou by řidič vyjel doprava díky odstředivé síle. K dalšímu dotazu při zohlednění znalcem uváděné desetiprocentní tolerance ve výpočtech s odečtením dvou sekund na faktické odbočení, zda v případě 0,3 až 0,6 sekund bylo postačující, pokud by se v tu dobu podíval obžalovaný do zrcátka, zda vůbec měl šanci změnit svůj úmysl, a zda je technicky přijatelné, aby se řidič zorientoval, znalec trval na tom, že obžalovaný šanci měl, pokud by nezatačel. Pokud by se několikrát kouknul do zrcátka, tak ho uvidí a rychle cukne volantem zpět. Znalec ovšem dodal, že u traktorů jsou odezvy pozdější, a jako průměrnou reakční dobu zopakoval již zmiňovaných 0,8 vteřin. Také doplnil, že v té době, když začíná odbočovat, by se musel kouknout do zrcátka. Znalec dodal, že se mohl podívat, poté se podívat před sebe, ta jedna vteřina uteče, a už vozidlo nevidí.

6. Ve věci byl dále vyslechnut znalec [REDACTED], který zpracoval **znalecký posudek z oboru doprava, odvětví technické posudky o příčinách dopravních nehod**, který předložila obhajoba. Znalec stvrdil při hlavním líčení své závěry vypracovaného znaleckého posudku, vyjádřil se k způsobu výpočtů, k modelaci nehodového děje, jakož i k závěrům znalců Ing. [REDACTED] a Ing. [REDACTED]. Rychlost policejního vozidla při průjezdu levotočivým obloukem a při výjezdu z něj byla dle něho asi 130,0 až 135,0 km/h. Rychlost policejního vozidla v čase a místě střetu s traktorem [REDACTED] byla minimálně 140 až 150 km/h. Střetová rychlost traktoru byla v rozmezí od 9 km/h až 16 km/h. Jelikož odbočovací manévr traktoru od jeho počátku do střetu trval 2,2 až 2,6 sekund, bylo vozidlo vzdáleno za traktorem asi 80 až 100 m v čase, kdy traktor započal odbočovací manévr. Obžalovaný tedy nemohl takto jedoucí vozidlo uvidět ani rozpoznat. Zda mohl obžalovaný slyšet zvukové výstražné znamení, nelze z předložených podkladů vyhodnotit. Dle znalce odbočovací manévr traktoru trvá od jeho počátku do střetu podle rychlosti traktoru asi 2,2 až 2,6 sekund. Za daný čas ujede vozidlo při průměrné rychlosti 137 km/h (38 m/s) dráhu asi 85 až 100 m. Pokud se bude řidič traktoru v daném čase dívat do zpětného zrcátka, nemůže na danou vzdálenost vozidlo uvidět, ani rozeznat. Obžalovaný by mohl uvidět a rozeznat vozidlo na vzdálenost asi 30 až 40 m. Do střetů však zbývá čas asi 1 sekunda, tedy čas, po který řidiči sice mohou reagovat, ale vzhledem k prodlevě řízení a odezvy vozidla, zejména pak u traktorů (0,6 sekund) nebyl dostatek časového ani dráhového prostoru pro změnu směru jízdy vozidla a traktoru. Pokud se tedy obžalovaný díval do zpětného zrcátka v čase 2,2 až 2,6 sekund před střetem, nemohl vozidlo uvidět. Dle tohoto znalce jako možnou příčinu vzniku nehodového děje lze z technického hlediska vyhodnotit chybnou techniku a zejména chybné užití komunikace řidičem vozidla, který se pohyboval rychlostí, kdy řidič traktoru neměl dostatek časového a dráhového prostoru pro zabránění střetu, neboť neměl žádnou informaci o vozidle takto jedoucím. Rozhledové poměry obžalovaného

nebyly ve směru jízdy nijak omezeny. Výhledové poměry obžalovaného byly omezeny tvarem kabiny traktoru. Ve směru dopředném byl výhled pouze předním oknem a výhled do vnějších zrcátek je výrazně omezen tvarem kabiny a zejména sloupky kabiny. Je nutno také vzít v úvahu, že se jedná o zemědělský stroj s konstrukční rychlostí do 25 km v hodině. Rozhledové poměry řidiče je vozidla [REDAKCE] jsou pak omezeny jízdou v levotočivém oblouku, kde rozhled je omezen asi na 100m před vozidlo. Řidič policejního vozidla mohl dle znalce zabránit střetu za předpokladu správné techniky jízdy a správného užití komunikace, mohl zabránit střetu včasným a správným vyhodnocením trajektorie pohybu traktoru, kdy mohl traktor míjet vpravo, nebo za situace, když traktor uviděl asi 110 m před sebou a asi 130 m před místem střetu, pokud by začal na vzniklou situaci reagovat bržděním, pak by z dané rychlosti 130 km/h zastavil na dráze do 120 m a za čas 5,6 s. Za daný čas ujede traktor asi 30,0 m. Řidič policejního vozidla tak mohl zabránit střetu bržděním. Obžalovaný neměl žádnou informaci o pohybu policejního vozidla a neměl technickou možnost takto rychle jedoucí vozidlo uvidět. Za dané situace nemohl zabránit střetu s vozidlem. V čase a místě, kdy obžalovaný mohl vozidlo [REDAKCE] vidět a rozeznat ve zpětném zrcátku, vozidlo [REDAKCE] se vzhledem k rychlosti a trajektorii pohybu při výjezdu z levotočivého oblouku pohybovalo v pravém jízdním pruhu. Obžalovaný tedy vozidlo nemohl vidět ani rozeznat. Znalec vyhodnotil techniku jízdy řidiče policejního vozidla z technického hlediska jako chybnou, a to jak způsobem jízdy, tak zejména rychlostí jízdy v obcích až na kritické hodnoty, kdy musely být v činnosti kritické systémy. Řidič policejního vozidla dle znalce mohl zaznamenat a vyhodnotit pohyb traktoru jako možné hrozící nebezpečí, když byl za traktorem asi 60 až 70 m. Zastavit bezpečně vozidlo mohl z rychlosti asi 85 km/h. Obžalovaný mohl uvidět a rozpoznat vozidlo na dráze asi 30 až 40 m za traktorem, tedy asi 1 s před střetem. Vzhledem k reakční době řidiče (0,8 s) a prodlevy řízení a odezvy traktoru (0,6 s), pak neměl dostatek časového prostoru pro zabránění nehody, ani pro změnu směru jízdy a případné zastavení traktoru. Řidič policejního vozidla mohl uvidět traktor na vzdálenost asi 80 až 100 m. Vyhodnotit trajektorii pohybu traktoru jako možné hrozící nebezpečí mohl asi 1,6 s a 70 m před střetem a správným vyhodnocením situace – vyhnutím vpravo ve směru jízdy mohl traktor minout vpravo. Řidič vozidla [REDAKCE] se dle znalce během jízdy pohyboval rychlostí s nadkritickými hodnotami a samotná rychlost při průjezdu levotočivým obloukem byla vyšší, než byl přiměřená rozhledu řidiče (max. do 117 km/h), proto znalec hodnotil jeho techniku jízdy z technického hlediska jako chybnou. Znalec při své výpovědi mj. také uvedl, že při rychlosti traktoru 9 -16 km/h, aby uvolnil pravý jízdní pruh, potřebuje 3 – 4 sekundy, aby opustil celou komunikaci, je to 6 – 7 sekund. Ze zkoušek, které prováděl Ústav strojního inženýrství v Žilině, vyplynulo, že řidiči v momentě, kdy započnou nějaký odbočovací manévr, tak už nemohou sledovat provoz za sebou, ale už se musí soustředit na to, do jakého místa jedou. Obžalovaný jako řidič traktoru už se tedy nemohl koukat do zpětného zrcátka, v té době vozidlo [REDAKCE] vyjelo zespoda ze zatáčky, a to je podle něho z technického hlediska příčina střetu. Zopakoval dále, že obžalovaný by dokázal rozpoznat předmětné auto na nějakých 30 až 40m. Vzhledem k tomu, že vozidlo se pohybovalo rychlostí 35 až 37m za sekundu, jednalo se o sekundu, a na to už nikdo nedokáže zareagovat. K dotazu obhájce, zda je možné technicky vysvětlit, kde se nabrala rychlost vozidla [REDAKCE] do střetu, znalec vysvětlil, že podle motorizace 1.8. Konstatoval, že vozidlo má manuální převodovku, je to dvacetiventilový motor, benzinový motor, a podle pilového diagramu, diagramu převodovky, kterým je vozidlo osazeno, možného točivého momentu, pružnosti motoru a stoupání vozidla do kopce, se zatížením 2 osob, dospěl k závěru, že vozidlo zrychlí maximálně o 15 až 20 km v hodině. Vysvětlil, že jestliže sám vypočetl 140 až 148 km v hodině a Ing. [REDAKCE] dospěl k 127 až 156 km v hodině, je to ve stejném rozmezí, ale předmětné vozidlo ze stokilometrové rychlosti nezrychlí. Buď by musel jet na trojku a v průběhu toho kopce řadit na čtyřku, což by ho zase zpomalilo nebo by musel jet na čtyřku a zrychlení je menší. Dále se znalec vyjadřoval ke koeficientu restituace – „K – faktor“, který je od 0 – 1. Na jednom kraji je plasticita a na druhém elasticita. Buď je ráz naprosto plastický, což znamená, že dojde k nějakému průniku, nebo je naprosto elastický, a to znamená, že dva předměty se od sebe odrazí. Při střetu 2 vozidel za normální situace se uvažuje o 0,1 až 0,2. Se záporným koeficientem se uvažuje v případě, kdy jeden

předmět proniká částečně do druhého. V této souvislosti se znalec vyjádřil v tom směru, že nejde o to, že inženýr [REDACTED] použil záporný koeficient, znalec nechtěl polemizovat ani s užitou hodnotou -0,53, kdy traktor pronikl do vozidla [REDACTED], ale nepovažoval za technicky možné, že vozidlo [REDACTED] proniklo do traktoru. Tam je dle názoru znalce koeficient restituace rozdílný. Znalec dále popsal, proč nesouhlasí i s dalšími závěry revizního znaleckého posudku, zejména nesouhlasil s tím, že základní vypočtené hodnoty byly spočteny za pomoci videozáznamu z domu bez znalosti rozlišení kamery, bez znalosti toho, kolik kamera udělá snímků za jednu sekundu, dále nesouhlasil s provedenou simulací. Znalec dále vypověděl, že policejní vozidlo se pohybovalo 130 až 140km v hodině, nějakých 37m za vteřinu, takže od doby, kdy poškozená svědkyně paní [REDACTED] začala vnímat pohyb traktoru jako možné hrozící nebezpečí, do té doby, než řidič začal vnímat, že křičí, dle znalce by mohli ujet 40m. K dalšímu dotazu znalec zopakoval, že obžalovaný mohl policejní vozidlo dobře rozeznat na vzdálenost 40 m. Když se bude dívat do zrcátka, a oni budou 100 m za ním, neuvidí je. Při rychlosti vozidla [REDACTED], to jest 37 m za sekundu, se řidič vozidla [REDACTED] stačí lekhnout a řidič traktoru by už asi nic neudělal. Je zřejmé, že spolujezdkyně reagovala na pohyb traktoru dříve, než řidič vozidla, protože řidič sledoval provoz před sebou, dle znalce řidič jede v budoucnosti, nemůže koukat před sebe, jestliže on jede 120 km za hodinu, tak se dívá 60 m před sebe. Když vyjel ze zatáčky, traktor viděl, ale ten to pro něj nehrozil nebezpečím, protože jel ve svém pruhu, a přestal mu věnovat pozornost. Dle znalce se řidič díval dopředu, co bude, aby něco nevyjelo proti, v momentě, kdy traktor zahrnul, řidič už ho viděl pouze periferně, proto i spolujezdkyně zareagovala na pohyb traktoru dříve, než zareagoval on.

7. Ve věci byli vyslechnuti zpracovatelé revizního znaleckého posudku **Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty [REDACTED], Ing. [REDACTED], Ph.D., a Ing. [REDACTED], Ph.D.**, kteří stvrdili svůj posudek, vyjádřili se k analýze nehodového děje, k způsobům výpočtů, provedené simulaci a výše konstatovaným znaleckým posudkům z oboru doprava. Z revizního znaleckého posudku a výpovědi znalců, bylo zjištěno, že místo střetu se nacházelo v levém jízdním pruhu v jeho levé polovině přibližně 1 m za výchozím bodem měření. K tomu znalci dospěli tak, že byť není na kamerovém záznamu zachycen samotný střet, je vidět již pohyb vozidel bezprostředně po střetu. Propojením polohy kamery se statickými objekty v záběru lze sestavit pomyslnou hranici s tím, že místo střetu se s ohledem na zachycený děj musí nacházet těsně před touto hranicí. Z hlediska střetové polohy vozidel, když dle poškození je zřejmé, že primárně pravá přední část vozidla [REDACTED] kontaktovala s levým předním kolem traktoru, znalci dospěli k závěru, že traktor se v okamžiku střetu stácel vlevo, prakticky přehazoval celý levý jízdní pruh a byl natočen kolem 40 stupňů vlevo od směru vozovky. Vozidlo [REDACTED] se v okamžiku střetu nacházelo v blízkosti levého okraje komunikace a v rámci vyhýbacího manévru bylo natočeno o cca 10 stupňů vlevo od směru vozovky. Stanovení střetových rychlostí bylo provedeno na základě následků a charakteru střetu. Základními následky střetu jsou postřetový pohyb a spotřebovaná deformáční energie. K analýze postřetového pohybu vozidel znalci uvedli, že ačkoli došlo nárazem k rozpůlení traktoru, na vozidle [REDACTED] tento střet nezanechal podobně markantní poškození. Odmyslí-li se následky střetu na traktoru, pak pro samotné poškození vozidla [REDACTED] může uvažovat EES v rozmezí 30 až 40 kilometrů v hodině. V daném případě došlo k poškození v podobě rozpůlení traktoru. Pro takové poškození neexistují srovnatelné případy. Lze tak vycházet z poškození vozidla [REDACTED], na které působila stejná rázová síla. Obecně platí, že stejná rázová síla způsobí u těžšího vozidla menší rozsah poškození než u lehčího, což je dáno konstrukční tuhostí, která koreluje s hmotností vozidla. Jestliže v daném případě nastalo vizuálně dramatičtější poškození na straně těžšího vozidla, pak je zjevné, že korelace poměru deformací k poměru hmotností neplatí. S tímto se lze vypořádat tak, že EES traktoru je uvažováno stejně jako EES vozidlo [REDACTED], tedy 30 až 40km v hodině. Odhad EES je z hlediska celkové střetové rychlosti vozidla [REDACTED] druhořadou veličinou, tudíž je možno si ji dovolit podobné technické předpoklady, aniž by byla významně zatížena přesnost stanovení

střetových rychlostí. Změna rychlosti vozidla [REDAKCE] při střetu byla několikanásobně menší, než jeho postřetová rychlost. K analýze střetu, střetové rychlosti znalci uvedli, že při odbočování po trajektorii o poloměru kolem 12 a půl metru lze očekávat rychlost jízdy přibližně 20 km v hodině (příčné zrychlení 2,5 metrů za sekundu). Analýza střetu se tak redukuje na stanovení střetové rychlosti vozidla [REDAKCE]. Na základě stanovených parametrů následků střetů a charakteru střetu lze obdržet střetovou rychlost vozidla [REDAKCE] kolem 115 km v hodině. K předstřetovému pohybu traktoru znalci uvedli, že samotný manévr odbočování traktoru (změna směru jízdy) lze uvažovat na dráze cca 10 m před střetem. Při rychlosti 20 km v hodině tak je dáno, že řidič zahájil svůj manévr v čase 1,8 sekund před střetem. K předstřetovému pohybu traktoru vyplynulo, že okamžik rozhodnutí řidiče traktorů pro provedení odbočovacího manévru by měl nastat v co nejkratší době před samotným počátkem odbočování, aby řidič měl aktuální přehled o dopravní situaci a byl tak zajištěn vysoký stupeň bezpečnosti prováděného manévru. Pro splnění této podmínky lze uvažovat jako vhodný časový interval do jedné vteřiny před samotným odbočováním, tedy v čase 1,8-2,8 sekund před střetem. V této době se traktor při rychlosti jízdy 20 km v hodině mohl nacházet 10-16 m od místa střetu. K předstřetovému pohybu vozidla [REDAKCE] bylo ze zjištěných okolností střetu, konkrétně z místa střetu a střetové polohy zjištěno, že řidič vozidla [REDAKCE] před střetem započal vyhýbací manévr vlevo, při kterém se příčně přemístil o cca 1 m vlevo od středu levého jízdního pruhu. Této míry příčného přemístění společně s natočením vozidla o cca 10 stupňů vlevo od směru vozovky mohl řidič dosáhnout za čas přibližně 1 sekunda. Jestliže zohledníme reakční dobu řidiče vozidla [REDAKCE] v extrémní situaci 0,6 sekund, pak se dospěje k výsledku, že řidič začal reagovat na manévr traktoru v čase přibližně 1,6 sekund před střetem, tedy na počátku vlastního odbočování traktoru. Vzhledem k protichůdným okolnostem (na jednu stranu v poslední sekundě před střetem vznikl podnět pro brzdění v podobě pohybu traktoru do levého jízdního pruhu, na druhou stranu existoval záměr řidiče vozidla [REDAKCE] stíhat vpředu jedoucí vozidlo [REDAKCE], tudíž akceleroval při výjezdu z obce) byl znalci přijat technický předpoklad pohybu vozidla před střetem beze změny rychlosti, tedy stejnou rychlostí jakou byla střetová rychlost 115 km v hodině. K tomu je poznamenáno, že případná změna rychlosti s ohledem na krátkou časovou dispozici k reakci řidiče by byla nevýznamná z hlediska vzdálenosti vozidla od místa střetu – dispoziční dráhy na počátku reakce, do které by se promítla nejvýše v jednotkách. Na základě takto stanoveného modelu předstřetového pohybu vozidla [REDAKCE] znalci dospěli k závěru, že řidič začal reagovat v čase 1,6 sekund před střetem, když se při rychlosti jízdy 115 km v hodině nacházel ve vzdálenosti 61 m od místa střetu (dispoziční dráha) v levém jízdním pruhu. **K průběhu nehodového děje** znalci vysvětlili, že za nejzazší okamžik rozhodnutí řidiče traktoru k provedení odbočovacího manévru lze označit 2,8 sekund před střetem, tj. jednu sekundu před samotným odbočováním. V této době se traktor pohyboval v pravém jízdním pruhu, při rychlosti jízdy 20 km v hodině ve vzdálenosti cca 16 m před místem střetu. Vozidlo [REDAKCE] se v této době při rychlosti jízdy 115 km v hodině nacházelo 90 m od místa střetu, tedy cca 75 m za traktorem. Vzhledem k rozdílu rychlostí vozidel téměř 100 km v hodině lze očekávat, že řidič vozidla [REDAKCE] v této době přinejmenším najížděl do levého jízdního pruhu, tedy nacházel se minimálně na středu vozovky, neboť v pravém jízdním pruhu již nebyla garantována možnost snížení rychlosti za traktorem. Řidič vozidla [REDAKCE] začal reagovat v čase 1,6 sekund před střetem, prakticky v počátku odbočování traktoru. V této době se vozidlo [REDAKCE] při rychlosti jízdy 115 km v hodině nacházelo 51 m od místa střetu v levém jízdním pruhu. Traktor se při rychlosti jízdy 20 km v hodině nacházel 9 m od místa střetu, v pravé polovině vozovky se stácel se doleva. Po uplynutí reakční doby se řidič vozidla [REDAKCE] začal vyhýbat vlevo. **Střetová rychlost** vozidla [REDAKCE] byla stanovena dle následků kolem 115 km v hodině. Pohyb vozidla [REDAKCE] touto rychlostí lze uvažovat i před střetem, během reakce řidiče. Průměrná rychlost traktorů během odbočování byla uvažována 20 km v hodině. Tato rychlost koresponduje s okolnostmi prováděného manévru a následky střetu. Znalci dále konstatovali, že v době těsně

před zahájením odbočovacího manévru se vozidlo [REDAKCE] nacházelo v dohledné vzdálenosti. Doba vzájemné pozorovatelnosti nebyla dlouhá. Vzájemná viditelnost nastala v čase kolem 2 sekundy před počátkem odbočovacího manévru traktoru (3,8 sekund před střetem). Pokud by řidič traktoru těsně před zahájením odbočovacího manévru (do jedné sekundy) registroval vozidlo [REDAKCE], které se nacházelo v dohledné vzdálenosti a reagoval odložením manévru, pak by k nehodovému ději nedošlo. Vyšší rychlost významně prodlužuje vzdálenost od traktoru v době, kdy jeho řidič mohl registrovat vozidlo [REDAKCE] před zahájením manévru, komplikuje takovou registraci. Na druhou stranu tuto skutečnost může kompenzovat světelná, případně zvuková signalizace vozidla [REDAKCE]. K technickým možnostem odvrácení nehodového děje znalci uvedli, že řidič vozidla [REDAKCE] by zastavil před koridorem odbočování traktoru, pokud bych se v době reakce pohyboval rychlostí do 80 km v hodině. Z dostupných podkladů nevyplývá žádná platná obecná podmínka, dle které by se řidič měl pohybovat touto rychlostí. Jako rychlost přiměřená okolnostem, které lze předvídat v místě nehody (protijedoucí vozidla, dovolená rychlost) byla stanovena rychlost 104 km v hodině. Při této rychlosti a aktuálním rozhledu by existovala možnost, že vozidla ([REDAKCE] a protijedoucí) zastaví před sebou v levém jízdním pruhu. Rychlost přiměřená 104 km v hodině by nedovolovala zastavení před koridorem pohybu traktoru, nevedla by k odvrácení střetu. Znalci dále zopakovali a rozvedli, že rozhodnutí řidiče traktoru pro odbočení mělo správně padnout krátce před zahájením samotného odbočování v čase 1,8-2,8 sekund před střetem, aby měl řidič co nejaktuálnější přehled o dopravní situaci před odbočováním. V této době se vozidlo [REDAKCE] nacházelo ve vzdálenosti 45 - 72 m za traktorem, v dohledné vzdálenosti. Dohlednou vzdáleností je míněno, že řidič traktoru by byl schopen registrovat vozidlo přímým pohledem, nenacházelo by se v oblasti zakrytého výhledu. Zda by stačil pohled do zrcátka či by bylo nutné otočení hlavy, nelze jednoznačně posoudit. Obecně je vozidlo ve větší vzdálenosti hůře spatřitelné ve zpětném zrcátku, na druhou stranu zapnuté výstražné zařízení v tomto představuje významnou přidanou hodnotu. Otočení hlavy a přímý pohled podobnou nejednoznačnost nepřipouští. Z technického hlediska jsou za příčinu nehodového děje považovány takové prvky nehodového děje, které vznikly v rozporu s technickým výkladem příslušných předpisů, a buď vyvolaly kolizní situaci, nebo znemožňovaly odvrátit nehodový děj. V tomto smyslu znalci označili za příčinu nehodového děje techniku jízdy řidiče traktoru, který před zahájením odbočování neregistroval vozidlo [REDAKCE] a prováděl tak odbočovací manévr způsobem, že pro režim jízdy vozidla [REDAKCE] vytvořil překážku náhlou. Přitom možnost registrace vozidla [REDAKCE] před zahájením odbočovacího manévru traktoru existovala. Neregistrace vozidla [REDAKCE] řidičem traktoru tak představuje prvek, který vyvolal nehodový děj. Na straně řidiče vozidla nebyla shledána technická příčina nehodového děje. Řidič reagoval včas, tedy na počátku odbočovacího manévru traktoru. Rychlost vozidla [REDAKCE] přibližně 115 km v hodině lze sice označit jako vyšší než rychlost přiměřenou (104 km v hodině) k okolnostem, které lze předvídat (protijedoucí vozidla), ale dodržení rychlosti přiměřené by nedovolovala zastavení před koridorem odbočování traktoru v reakci na jeho manévr. **K výše uvedeným znaleckým posudkům z oboru dopravy** znalci shrnuli, že oba tyto posudky mají společný jmenovatel v tom, že byla stanovena vyšší rychlost vozidla [REDAKCE], a to kolem 145 km v hodině. (Dle revizního posudku byla rychlost vozidla [REDAKCE] cca 115 km v hodině). Znalci Ing. [REDAKCE] a [REDAKCE] patrně podleli vizuálnosti poškození traktoru, které působí extrémně a může řešitele svádět k přecenění střetových rychlostí. Ve skutečnosti však rázové síly, které způsobily rozpůlení traktoru, byly menší, což lze dobře ilustrovat na poškození vozidla [REDAKCE], které se v podstatě nevymyká obvyklým následkům střetu. Při střetu platí zákon akce a reakce, tedy rázová síla, která působila na traktor tak stejně velká síla působila i na vozidla [REDAKCE]. Dále znalci nesouhlasili s tím, že Ing. [REDAKCE] hodnotí možnost odvrácení střetu řidičem traktoru podle toho, zda mohl registrovat vozidlo [REDAKCE] v čase 1 sekunda před střetem. Avšak v této době již řidič traktoru prováděl vlastní odbočení. Správné je posuzovat možnost odvrácení nehodového děje podle toho, jak bylo možné

registrovat vozidlo [REDAKCE] před zahájením manévru, kdy byla možnost jej odložit, nikoliv až v jeho průběhu. Znalec [REDAKCE] pak nepřiměřeně aplikoval možnosti odvrácení nehodového děje řidičem vozidla [REDAKCE], jako například předjíždění vpravo a zastavení. Oboje v reakci na traktor, který se pohyboval v pravé polovině vozovky, v přímém směru jízdy. Nesprávně dále uvedl, že řidič traktoru nemohl vidět vozidlo [REDAKCE]. Oba znalecké posudky se pak shodují se závěry revizního posudku v tom smyslu, že řidič traktoru by odvrátil nehodový děj, pokud by neprováděl odbočovací manévr.

8. Při své výpovědi v hlavním líčení znalec Ing. [REDAKCE], Ph.D., uvedl kromě závěrů revizního znaleckého posudku, že znalec [REDAKCE] nestanovil rychlost podle následků, stanovil ji jako maximální možnou, kterou vozidlo může projet zatáčkou s tím, že vozidlo bude efektivně zrychlovat při výjezdu z obce a při dalším pronásledování vozidla [REDAKCE]. Takto byla stanovena rychlost přes 140 km v hodině, tato rychlost byla brána jako vstupní veličina, takové řešení však není správné ve vztahu ke kamerovému záznamu. K tomu znalec dodal, že vozidlo by se muselo převracet např. delší dobu, aby se dostalo do konečné polohy. K dotazu, zda by měla vliv na výpočty posudku skutečnost, že se traktor pohyboval rychlostí od 10 do 15 km v hodině a nikoliv rychlostí 20 km v hodině, znalec vysvětlil, že by to mělo pouze okrajový dopad, prodloužila by se doba odbočování, jestliže doba rozhodování byla 1,8-2,8 sekundy, pokud by se pohyboval pomaleji, okénko, kdy mohl registrovat vozidlo, by se v řádu desetin sekundy zkrátilo. Znalec trval kategoricky na tom, že lze s pomocí videozáznamu z domu stanovit výpočet rychlosti vozidla a není pro věc rozhodné, že konečná poloha vozidla byla nasimulována jinak, než ve skutečnosti. Konečná poloha vozidla byla 37 m od místa střetu. Bylo řešeno, jak daleko se vozidlo dostalo a za jaký čas. Jestliže je známa dráha, čas, jedná se o triviální vztah. S pomocí videa lze stanovit postřetovou rychlost. K námitce ohledně toho, že nebrali v potaz rozlišení kamery, kolik snímků udělá kamera za sekundu, znalec uvedl, že pokud vidí na videu čas, vidí vozidlo, co chtít víc. Na desetinu sekundy má rychlost stanovenou a proto lze provést analýzu. Je vidět, že čas běží kontinuálně, neshledal problém, že by byla nějaká nedostatečná frekvence záběrů. K neurčitosti hodnoty EES vysvětlil, že i přestože je problémem EES určit, míra neurčitosti v EES nehraje velkou roli, jelikož zjištěná rychlost 92 km v hodině je zakotvena díky kameře. Dále se znalec podrobně vyjadřoval k výpočtům postřetového pohybu vozidla. K dalším dotazům znalec vypověděl, že k následku vedlo to, že obžalovaný zatočil volantem ve chvíli, kdy do levého pruhu směřovalo nebo v levém pruhu se pohybovalo policejní vozidlo. K otázce obecné reakční doby, zda ve věci měla či neměla nějaký vliv, znalec sdělil, že pro manévr je třeba se rozhodnout v co nejkratší době předtím, než je zahájen, aby i byl maximálně bezpečný, neboť je křížená cesta někomu, kdo je na hlavní, má přednost, v daném případě byl pod majáky, a v podrízené roli byl traktor. V daném případě se řidič rozhodl, že půjde doleva, ukázalo se, že se rozhodl nesprávně. V době, kdy učinil rozhodnutí, patrně nedostatečně registroval vozidlo. Znalec doplnil, že proces rozhodování v poslední vteřině je nežádoucí, ing. [REDAKCE] uvažoval o tom, že by měl reagovat v době odbočovacího manévru, což není správné. Skutečnost, že se zrcátko v traktoru chvěje, sice ztěžuje situaci, ale jediný, kdo to může ošetřit je řidič traktoru.

9. Znalec Ing. [REDAKCE], Ph.D., který revidoval revizní znalecký posudek, taktéž stvrdil tento znalecký posudek. Vysvětlil k námitce znalce [REDAKCE] ohledně videozáznamu, že v daném případě se nejednalo o prokládaný záznam, bylo to snímkové snímek po snímku, zvolená metoda je proto spolehlivá. Dle názoru znalce je rozhodně spolehlivější, než se namáhat se simulací, kdy stejně nelze postihnout všechny fyzikální okolnosti, které tam nastávají. Proto je mnohem přesnější použít zmiňovaný videozáznam, kde je natočená realita, ačkoliv tam není přímo místo střetu. To je vzdáleno minimálně. K námitce ohledně nerespektování konečné polohy policejního vozidla v simulaci [REDAKCE] vysvětlil, že tato simulace byla už dělána kinematicky, simulace již nepotřebuje zobrazovat realitu, která je vidět na videu. To už je pouze pomůcka, která neměla ambice namodelovat fyzikální procesy a polohu vozidla, jako byla v realitě. Od toho je ten kamerový záznam. Videozáznam si krokovali po snímcích, tyto si zvětšovali a zjišťovali časový

rámec ke konkrétní poloze vozidla. K postřetovému pohybu k modelaci s hodnotou brzdění v rozsahu 221,57% znalec vysvětlil, že kolega použil obrázek pouze jako ilustraci. Zopakoval, že kamerový záznam jednoznačně zachycuje postřetový pohyb, nemusí se proto modelovat do detailu. Byl vzat pohyb od A do B a ten byl nahrazen jednoduchými kinematickými veličinami. Jestliže máme počáteční pozici, konečnou pozici, nemusí nás trápit nic mezi tím. K dotazu, zda obžalovaný mohl reagovat na rychlost vozidla, znalec upřesnil, že obžalovaný měl reagovat na pozici vozidla. Zhodnotil, že se jednalo o mimořádnou situaci, která nebyla pro řidiče traktoru jednoduchá, dle jejich výpočtů však vychází, že možnost viditelnosti v daném případě byla. Dále se znalec vyjadřoval k výhledovým podmínkám, konstatoval, že je zjistili, jejich spolupracovník (Ing. [REDACTED]) byl na místě a tyto zaměřil. Závěrem se vyjádřil k výše konstatovaným znaleckým posudkům znalců [REDACTED] a Ing. [REDACTED] a k charakteru poškození vozidel.

10. K návrhu obžalovaného byl vyslechnut **svědek** [REDACTED], který popsal, jak daný den vnímal okolnosti, které se dle něj staly těsně před dopravní nehodou, dále se vyjádřil k osobě obžalovaného. Svědek vypovídal, že byl 10 metrů od silnice v zahradě, barák (č.p. [REDACTED]) má přímo kolmo k dané silnici, sekal třísky na zimu. Kolem [REDACTED] hodiny, bylo docela hezky, slyšel, že se něco děje, provoz nebyl žádný, žádný auto tam nebo sem, slyšel divný zvuk, seděl, zvedl hlavu a viděl, jak něco bliká a najednou 2, 3 vteřinky a byl pryč. Neslyšel žádné zvukové znamení, myslí si, že toto by slyšel již od [REDACTED]. Policejní modrozluté vozidlo se světlem prolítlo, říkal si, chlapče, tohle nemůžeš projet, neboť od jeho baráku jde silnice nahoru, která je nakloněná a do zatáčky. Pak za chvíli slyšel tupou ránu. Dle svědka před policejním vozidlem tak 3 až 4 minuty žádné vozidlo neprojelo, byl tam krásný až divný klid. K dotazu dále uvedl, že dobře slyší. Doplnil, že si nevymyslel ani slovo, za obžalovaného mu stojí bojovat. Zná ho asi 40 let, v jejich vsi obžalovaný pomáhá buď osobně, nebo vezme někoho ze své firmy.

11. K návrhu obžalovaného byla dále vyslechnuta **svědkyně** [REDACTED], která se rovněž vyjádřila k okolnostem před dopravní nehodou. Vypověděla, že obžalovaného zná, neboť pochází z vedlejší vesnice [REDACTED]. Bydlí ve [REDACTED], mají dům přímo v tamější zatáčce, vidí do zatáčky, vidí na přejezd od města [REDACTED]. Ten den šla k autu a z přejezdu se vyřítlo auto, přejezd ho vymrštil do protisměru, skřípala kola, viděla policisty, jeli neuvěřitelnou rychlostí, dle jejího názoru řidič policejního auta ohrožoval sebe, svoji spolujezdkyni, i všechny okolo, protože celý [REDACTED] prolítl ve velké rychlosti. Zatáčku projel hodně rychle, po 2 kolech, až ke kopci. Myslí si, že vozidlo nehoukalo, slyšela jenom hvízdát gumy, nevybavila si, zda vozidlo blikalo. Nedokáže odhadnout, jak daleko stála od silnice, ani jak dlouho vozidlo pozorovala.

12. Ve věci byly provedeny také listinné důkazy, které dokládají další okolnosti související s dopravní nehodou. Z úředního záznamu o podaném vysvětlení [REDACTED], který byl řidičem pronásledovaného vozidla, a který se vyjádřil k důvodům, proč policii unikl, jakož i k způsobu své jízdy, byly zjištěny další skutečnosti. Sdělil, že jel svým vozidlem [REDACTED], když za ním auto vyjelo, nevěděl, že je policejní. Pořád ho někdo honí, tak zrychlil a jel směrem na [REDACTED] z [REDACTED]. Chvilími autu ujel, pak ho zase dojelo, třeba na 200m, říkal si, co je to za závodníka, a že pojede na dálnici, a tam mu ujede už definitivně. Ve vozidle s ním jel [REDACTED]. Po průjezdu křižovatky na [REDACTED] přijížděl do obce [REDACTED] rychlostí 200 km v hodině, vozidlo za ním bylo na [REDACTED] tedy asi 600 m za ním. Již od [REDACTED] viděl v obci [REDACTED] traktor, myslela si, že traktor ještě předjede, dokud viděl naproti, ale viděl, že by to již nestihnul, je tam totiž levotočivá zátočina, i za ní jsou naproti sobě autobusové zastávky, kde často přechází děti, tak dupnul na brzdu a zpomalil asi na 30km v hodině za tím traktorem. Traktor dohonil někde na začátku levotočivé zátočiny, kde je odbočka doprava. Za traktorem jel asi do poloviny té zátočiny, ze zátočiny viděl do protisměru, a jelikož nic proti nejelo, tak traktor předjel a opět zrychlil. Nevěděl, jakou jel rychlostí při výjezdu z obce. Pokračoval dále k dálnici a za sebou již nic neviděl. Podle jeho odhadu, od místa,

kdy předjížděl traktor, k odbočce doleva, kde došlo ke střetu policejního vozidla s traktorem je to cca 100m. Jel s vozidlem [REDAKCE], které má výkon 400 koní, nevěděl, že pronásledující vozidlo je vozidlem policejním, vozidlo nemělo šanci ho dojet. Neviděl, že má rozsvícené majáky, viděl rozsvícená světla. Z úředního záznamu o podaném vysvětlení [REDAKCE], který jel ve vozidle s [REDAKCE], a který se vyjádřil k průběhu jízdy, byly zjištěné další okolnosti, které se odehrály před dopravní nehodou. Uvedl, že v obci [REDAKCE] potkali policejní vozidlo, [REDAKCE] se najednou rozjel a jel jako blázen. Jel směrem na [REDAKCE]. Při jízdě se bál, nevzpomněl si, zda viděl zapnuté majáky, nevěděl, proč [REDAKCE] jede tak rychle. Stále mu říkal, ať zpomalí, že chce jet do práce do [REDAKCE]. [REDAKCE] při příjezdu do [REDAKCE] dost zpomalil, dupnul na brzdy hned za levotočivou zatáčkou, protože před nimi jel traktor. Myslí si, že traktor předjel za zatáčkou, potom na to zase dupnul a jel rychle po rovině za obcí k dálnici. Traktor předjížděl před odbočkou doleva, jak je na konci obce [REDAKCE]. Dozadu se poté již nedíval, nevěděl, kde bylo vozidlo.

13. V úředním záznamu policie ze dne [REDAKCE] je popsána situace bezprostředně po dopravní nehodě. Protokol o nehodě v silničním provozu včetně náčrtku a fotodokumentace podrobně zachycuje základní skutečnosti dopravní nehody, tj. především místo dopravní nehody, její účastníky, technické údaje vozidel, rozsah škod, popis stop. Z úředního záznamu policie ze dne 15. [REDAKCE] vyplynulo, že v důsledku zranění utrpěných při dopravní nehodě dne [REDAKCE] léčba a i pracovní neschopnost poškozené [REDAKCE] trvala do [REDAKCE]. Řidičský průkaz, povolení č. [REDAKCE], lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel dokládají, že poškozený [REDAKCE] měl oprávnění k řízení předmětného služebního vozidla. Z evidenční karty řidiče poškozeného [REDAKCE] bylo zjištěno, že má celkem [REDAKCE] záznamy v přestupcích, a to z roku [REDAKCE], z toho tři přestupky byly vyřešeny kázeňským trestem, první přestupek z roku [REDAKCE] pro překročení maximální povolené rychlosti v obci byl vyřešen blokovou pokutou na místě. Dechové zkoušky nezaznamenaly u obžalovaného a poškozeného ovlivnění alkoholem. Lékařské zprávy paní poškozené [REDAKCE], poškozeného [REDAKCE] a obžalovaného prokazují výše popsaná utrpěná zranění v důsledku dopravní nehody a způsob léčby. V dalším úředním záznamu policie ze dne [REDAKCE] je popsána situace ze strany policejní hlídky Obvodního oddělení [REDAKCE], která vyjela naproti pronásledující hlídce [REDAKCE] směrem do obce [REDAKCE] a dále do obce [REDAKCE]. Z úředního záznamu policie ze dne [REDAKCE] vyplynulo, že se u poškozeného policejního vozidla podařilo zajistit kompletní kamerový záznam o průběhu dopravní nehody. Z odborného vyjádření z oboru kriminalistika, odvětví zkoumání videa, vyplynulo, že z vozidla [REDAKCE], RZ [REDAKCE] v barvách [REDAKCE] byly demontovány a zajištěny ke zkoumání jednak kamera a pevný disk vozidlového PC, chybějící videozáznam pořízený před dopravní nehodou nebyl zjištěn na HD ani v kaměře, ani ve vozidlovém PC. Fotodokumentace a a zpracovaná odborná vyjádření pak dokládají výši škody na policejním vozidle [REDAKCE], na nákladech na úpravu krajnice, silničního příkopu, na dopravním zařízení, na dopravních značkách. V detailu akce ze systému [REDAKCE] je podrobně zachycen průběh události od zahájení pronásledování vozidla až po zásah jednotlivých složek po dopravní nehodě.

14. V souladu s lékařskými zprávami týkající se poškozené svědkyně [REDAKCE] je znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, který dokládá charakter utrpěných zranění v důsledku dopravní nehody a průběh následné léčby. Poškozená svědkyně [REDAKCE] utrpěla při nehodě víceložiskové pohmoždění levé i pravé plíce, provázené vpravo nevelkým průnikem vzduchu a vlevo nevelkým zakrvácením do pohrudničních dutin a nevelké pohmoždění jater bez krevní ztráty do dutiny břišní, dále dvojnásobné zlomení hrudní kosti, sériové zčásti vychýlené zlomení čtyř žeber vlevo a tří žeber vpravo, několik tržných a tržně zhmožděných ran na pravé ruce, zápěstí a předloktí silně znečištěných, z nichž některé zasahovaly až mezi pohmožděné svaly a krvácely navenek, oděrky vlevo dole na břicho. Ze soudně lékařského hlediska utrpěla [REDAKCE]

poranění těžké. Došlo k poškození důležitých orgánů, plic, poplicnice a jater. Zranění hrudníku provázal i přes vysoce odbornou léčbu nevelký průnik vzduchu i zakrvácení do pohrudničních dutin, které ve větším objemu přímo ohrožují život. Poranění horní končetiny si vyžádalo chirurgické ošetření – operaci v celkové anestezii. Operace ruky byla sama o sobě významným narušením integrity organismu pacientky, spojené s řadou rizik. Aby se předešlo vnímání předpokládaných velkých bolestí, byl pacientce zaveden v úrovni 4 až 5 hrudního obratle katetr do páteřního kanálu k tvrdé pleně, který sloužil k aplikaci léků, tlumících bolesti přímo do páteřního kanálu. V úvodu léčby byla pacientka upoutána na lůžko, poté následovalo její rozpohybávání a doléčení především poraněné horní končetiny. Léčbu provázela komplikace - zánět žil levé horní končetiny, která je nikoliv v přímé, ale jen v příčinné souvislosti s předmětným úrazem. Dále bylo podezření na poranění loketního nervu pravé horní končetiny. S těmito zraněními byla hospitalizována ve [redacted] od [redacted] do [redacted]. Zranění poškozené je v přímé i příčinné souvislosti s dopravní nehodou.

15. Ve věci byly provedeny dále k důkazu mapky dokumentující úsek silnice v obci [redacted], bylo provedeno také šetření na místě v obci [redacted], při kterém byl zajištěn podobný traktor (traktor [redacted]), policejní vozidlo. Obžalovaný při něm demonstroval zapnutí levého blinkru, proces řazení, následně bylo absolvováno několik cest traktorem z křižovatky před autobusovou zastávkou v obci [redacted] až do předmětné zatáčky. Dle obžalovaného traktor jel při těchto trasách nejvíce 27 až 25 km/h postupně zpomaloval do zatáčky na 10 – 12 km/h, při první trase policejní vozidlo mělo zapnutou sirénu a přemístilo se ve směru na [redacted] od křižovatky k autobusové zastávce, siréna byla slyšet do doby zatáčení, pak již jen při ubrání otáček, při druhém pokusu policejní vozidlo stálo u autobusové zastávky, siréna byla slyšet až při míjení policejního vozidla, v třetím případě policejní vozidlo stálo před křižovatkou, při tomto pokusu byla slyšitelná jako v prvním případě. Následně byly učiněny ještě dvě trasy k ověření výhledových podmínek, kdy policejní vozidlo následovalo traktor. K protokolu byly přiloženy také fotografie zachycující „zkušební“ traktor, úsek silnice nad zastávkou ve směru k předmětné odbočce a samotné místo dopravní nehody.

16. Ve věci byly provedeny také kamerové záznamy, ani jeden z nich však nezachycoval předmětnou dopravní nehodu. Záznam z policejního vozidla [redacted], RZ [redacted], (č. l. 300 spisu) zachycuje trasu policejního vozidla od objektu PČR, Obvodního oddělení [redacted] (10:33,24 hodin). Policejní vozidlo projíždí obcí [redacted], zde v 10:34,25 potkává vozidlo [redacted], hned se za ním otáčí, v 10:34,49 je vidět, že je zapnut maják, v 10:35 naskakuje siréna, v obci dosahuje rychlost policejního vozidla i 123 km/h, ke konci obce již 150 km/h, policejní vozidlo během jízdy bezpečně předjíždí další vozidla silničního provozu, velkou rychlostí (171 km/h) se blíží k železničnímu přejezdu v obci [redacted], zde se v jednom momentu na celkem nepřehledném místě (levotočivá zatáčka do kopce) dostává do protisměru (rychlost cca 109 km/h), dále pokračuje směrem ke křižovatce [redacted], v jedné chvíli (10:36,55) je vidět v dálce tmavé vozidlo, nelze přesně říci dle záznamu, o jaké vozidlo se jedná. Záznam končí krátce po průjezdu křižovatkou [redacted] v čase 10:37,35, rychlost policejního vozidla je v tu dobu 131 km/h. Ze záznamu z kamery umístěné v obci [redacted] na domě č. p. [redacted] (č. l. 308 spisu) je vidět konec obce [redacted], rovný úsek silnice a křižovatka (odbočka, kde došlo k předmětné dopravní nehodě). Z tohoto záznamu je zřejmé, že v čase 10:38:09 hodin tmavé vozidlo projíždí úsekem (ve směru na [redacted]), kde později dochází k předmětné dopravní nehodě. V čase 10:38:18 se náhle objevuje policejní vozidlo, které se několikrát obrací a traktor, který dopadá na zem. Ve věci byl dále přehrán videozáznam pořízený policejním orgánem (v rychlosti 50 km/h), který dokumentuje trasu traktoru po hlavní silnici a výhledové poměry v obci [redacted] k místu dopravní nehody (č. l. 384 spisu). Dále byly ve věci provedeny zvukové záznamy dokládající komunikaci hlídky [redacted] s operačním ([redacted]). Těmito záznamy bylo prokázáno, že policejní vozidlo mělo zapnutou sirénu,

spolujezdkyně komentuje situaci, uvádí, že mají vozidlo [REDACTED] na dohled, ale že stále ujíždí, dostávají informaci od operačního, že další hlídka ([REDACTED]) jede na sjezd.

17. Jak již bylo výše konstatováno, obžalovanému bylo kladeno za vinu spáchání přečinu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku, tedy že jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona. Na základě provedených důkazů bylo bez pochyby prokázáno, že došlo k dopravní nehodě, když do traktoru značky [REDACTED] řízeného obžalovaným narazil poškozený prap. [REDACTED] služebním vozidlem v barvách [REDACTED]. V důsledku této dopravní nehody došlo ke zranění obžalovaného a poškozeného [REDACTED] a zejména poškozené [REDACTED]. Rozsah zranění poškozených vyplývá z lékařských zpráv a znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství. Bylo také prokázáno, že vozidlo Policie ČR značky [REDACTED] v době nehody jelo se zapnutým výstražným světlem modré barvy doplněným o zvláštní výstražné zvukové znamení, což bylo prokázáno výpověďmi poškozených svědků, přehraným zvukovým záznamem a záznamem z paluby tohoto vozidla. Dále je nepochybné, že se jednalo o vozidlo s právem přednosti jízdy. Rovněž bylo prokázáno, že poškození policisté pronásledovali ujíždějící vozidlo značky [REDACTED].

18. Základní sporná otázka ve věci byla, zda obžalovaný vůbec mohl registrovat v dané situaci příjezdějící policejní vozidlo, a zda se obžalovaný řádně přesvědčil o možnosti bezpečného odbočení vlevo, tedy, zda porušil či neporušil důležité povinnosti stanovené zákonem o silničním provozu (§ 21 odst. 1, § 41 odst. 7). Ačkoliv se soudu jeví zvláštní, že hlavní zpracovatel revizního znaleckého posudku nebyl na místě dopravní nehody a zásadní podklady, tedy výhledové poměry z místa nehody, pro zpracování posudku připravoval Ing. [REDACTED] - zpracovatel nálezové části posudku, je třeba říci, že znalec Ing. [REDACTED], Ph.D., podporován Ing. [REDACTED], Ph.D., jednoznačně vysvětlil závěry svého posudku a také logicky objasnili, proč za klíčový materiál pro výpočty vzali právě videozáznam z protilehlého domu č.p. [REDACTED] v [REDACTED], také poměrně nepochybně vysvětlili, z jakých důvodů nelze vycházet ze všech závěrů znaleckých posudků Ing. [REDACTED] a [REDACTED]. Revizní posudek označil jako hlavního viníka nehody obžalovaného, resp. jeho techniku jízdy, když před zahájením odbočování neregistroval vozidlo [REDACTED] a jeho odbočovací manévry vytvořil pro vozidlo [REDACTED] překážku náhlou. Dle znalců obžalovaný měl možnost registrovat policejní vozidlo před zahájením odbočovacího manévru. K tomuto momentu znalci určili, že obžalovaný se měl rozhodnout pro odbočení do jedné vteřiny před odbočováním (1,8 – 2,8 s před střetem). Policejní vozidlo s rychlostí jízdy 115 km/h (32 m/s) se v té době nacházelo 45 m – 75 m za traktorem a dle znalců bylo minimálně ve středu vozovky. Znalci sami konstatovali, že vzájemná pozorovatelnost nebyla dlouhá – **kolem** dvou sekund před počátkem odbočování. Dle znalců tedy **těsně** před zahájením odbočovacího manévru se vozidlo [REDACTED] nacházelo v dohledné vzdálenosti, a pokud by obžalovaný **těsně** před zahájením odbočovacího manévru reagoval odložením manévru, k nehodovému ději by nedošlo. Dle znalců měl tedy obžalovaný přímým pohledem vozidlo registrovat. K tomu dovodili, že sice nelze jednoznačně říci, zda by stačil pohled do zrcátka či by bylo nutné otočit hlavu, nicméně pakliže jelo vozidlo se zapnutými výstražnými zařízeními, otočení hlavy a přímý pohled by znamenal registraci vozidla. K vyšší rychlosti policejního vozidla pak vysvětlili, že sice tato skutečnost komplikuje registraci vozidla, když okolnost vyšší rychlosti významně prodlužuje vzdálenost v době, kdy ho obžalovaný mohl registrovat, nicméně tuto skutečnost může kompenzovat světelná či zvuková signalizace vozidla [REDACTED]. Ve věci bylo prokázáno, že policejní vozidlo jelo s puštěnými světelnými majáky, jakož i se zvukovou signalizací. V rámci místního šetření však bylo ověřeno, že zvuk sirény obžalovaný nemusel slyšet, také z logiky věci vyplývá, že pokud by sirénu slyšel, manévry by nezhajoval. Na podkladě výše provedených důkazů je pak třeba říci, že skutkový děj, který tvoří základ obžaloby, se z části udál (skutkové okolnosti, následek), ale prokázaný skutek, pro který je obžalovaný stíhán, nenaplnuje všechny znaky žádné skutkové podstaty trestného činu. Při shrnutí základních prokázaných okolností případu soud dospěl k závěru, že v daném případě nebylo

naplněno subjektivní hledisko trestného činu. Obecně platí, že nedbalost není dána již tím, že bylo porušeno určité objektivně stanovené kritérium – míra povinné opatrnosti. Objektivní vymezení nedbalosti je nutným základem, přičemž ke stanovení odpovědnosti za nedbalost je třeba brát v úvahu i hledisko individuální. Subjektivním vymezením nedbalosti tak rozumíme míru opatrnosti, kterou je schopen vynaložit pachatel v konkrétním případě. Je třeba tudíž zohlednit zejména osobní vlastnosti a zdravotní stav pachatele – například vzdělání, životní zkušenosti, okolnosti konkrétního případu, místo, okolnosti existující nezávisle na pachateli. Dle ustálené judikatury také platí, že při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i její subjektivní vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně. Nedostatek jedné z těchto složek znamená, že čin je nezaviněný. K právě uvedeným hlediskům je možno konstatovat, že po zdravotní stránce byl obžalovaný před dopravní nehodou v pořádku, má letité zkušenosti s řízením traktoru, s řízením vozidel, sám i cvičil řidiče. Zvláště důvod mnohaleté praxe s řízením vozidel by mohl vést k dojmu, že obžalovaný měl nastalou situaci předvídat a měl být při řízení pečlivější a lépe se o aktuální situaci v provozu přesvědčit. V této souvislosti je však nutno připomenout, že obžalovaný neslyšel výstražné zařízení a toto ani, jak vyplynulo z místního šetření, slyšet nemusel. Dále nebylo žádným z provedených důkazů vyvráceno jeho tvrzení a zpochybněno, že blikal, a tedy je potřeba vycházet z toho, že dal směrový blinkr, a před odbočováním ověřoval tři směry, přitom také kontroloval dopravní situaci ve zpětném zrcátku, pohledem vedle sebe a dle svých slov žádné vozidlo neviděl. Na tomto místě je vhodné zmínit nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15, který řeší princip omezené důvěry v dopravě, podle kterého řidič vozidla může v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat. V tomto kontextu je pak nutno zmínit především vysokou rychlost policejního vozidla (okolo 115 km/h), a zdůraznit rovněž, že se jednalo o úsek v obci s maximální povolenou rychlostí 50 km/h, jednalo se o úsek s plnou čarou, s dlouhou pozvolnou levotočivou zatáčkou, o které se během trestního řízení opakovaně hovořilo jako o nepřehledném úseku, kde nedaleko od místa dopravní nehody jsou autobusové zastávky, po jedné straně je zástavba a nejsou zde žádné chodníky. Ačkoliv policejní vozidlo jelo jako vozidlo s právem přednosti jízdy dle § 41 odst. 7 zákona o silničním provozu a neplatí pro něho omezení ve smyslu § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, současně však dle ustanovení § 41 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého řidič vozidla s právem přednosti jízdy je povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nelze po obžalovaném spravedlivě požadovat, aby předvídal vzhledem k povaze úseku silnice, že bude zrovna zde předjížděn policejním vozidlem, které přesáhlo nejvyšší povolenou rychlost o 100 %. Například v judikátu sp. zn. 5Tdo 1173/2044, Nejvyšší soud shledal u „běžného vozidla“ porušení důležité povinnosti dle § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o více než 70 %, neboť takové porušení má za zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví. V souzeném případě však policejní vozidlo s právem přednosti jízdy jelo v obci ještě výrazně rychleji. Při vyčtení všech shora uvedených podstatných okolností případu jasně vyplývá, že obžalovaný zachoval potřebnou míru opatrnosti a nemohl tudíž naplnit subjektivní stránku žalovaného přechinu ve formě nevědomé nedbalosti ve smyslu § 16 odst. 1 písm. b) trestního zákoníku, u které platí, že pachatel neví o možnosti, že způsobí trestněprávně relevantní následek, ale při zachování potřebné míry opatrnosti by takovou vědomost mít měl a mohl. V daném případě se jednalo o extrémní nahodilou situaci, o které vzhledem ke všem zmiňovaným okolnostem případu i přes své zkušenosti v oblasti dopravy obžalovaný nemohl mít vědomost. Rozhodnutí Nejvyššího soudu spisové značky 8Tdo 1028/2014, se přímo nevztahuje sice na trestný čin v dopravě, soud má ovšem za to, že je aplikovatelné právě vzhledem k mimořádnosti dané situace

i v souzeném případě. Z tohoto judikátu se podává, že hranice okolností, které pachatel může či nemůže předvídat, nelze vymezovat jen v hypotetické rovině (neboť pak by musel každý předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité životní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů, jež pachatel vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých znalostí i dalších subjektivních dispozic. Jestliže pachatel v konkrétním případě nepostupoval hazardérsky, laxně či nadměrně neopatrně a učinil vše, co s ohledem na své životní znalosti a zkušenosti považoval za důležité a co po něm bylo možno rozumně požadovat, nelze ani uvažovat o nedbalostním porušení. Na tomto místě je vhodné dodat, že soud souhlasí se závěrečným vyjádřením státního zástupce v tom směru, že obžalovaný se dostal do neobvyklé situace, na nepříznivém místě, kdy byl doslova postaven do určité situace. Je však nutno namítnout, že obžalovaný tuto situaci neřešil, ani nemohl řešit, protože o ní nevěděl. Také je možno se ztotožnit se státním zastupitelstvím ohledně skutečnosti, že každý účastník provozu musí brát v úvahu, jakým vozidlem se pohybuje po veřejné komunikaci, musí dbát na to, aby se pohyboval bezpečným způsobem, a nemá-li dostatečný výhled, je třeba významným způsobem přizpůsobit pohyb po silnici. Zde je ovšem nutno namítnout, že obžalovaný si nestěžoval v daném případě na ztížené výhledové možnosti ani charakter vozidla. Hájil se tím, že pokud by vozidlo mohl vidět, viděl by ho. Revizní znalecký posudek stanovil jasně časový rámec vzájemné pozorovatelnosti pouze na jednu až dvě vteřiny před zahájením odbočení. Zde je třeba z jedné strany upozornit na to, že samotné otočení hlavy za účelem prověření možnosti odbočení či pohled do zrcátka a zpět trvá jednu vteřinu. Vezmeme-li v potaz tuto skutečnost, dále charakter úseku silnice před místem dopravní nehody a vycházíme-li z toho, že policejní vozidlo jelo okolo 32 m/s, je třeba zohlednit na druhou stranu také to, že i mírně vyšší rychlost policejního vozidla mohla v přehlednosti dopravní situace v tak úzkém časovém intervalu hrát významnou roli. V této souvislosti nelze odhlédnout od toho, že právě v případě stanovení předstřetové rychlosti vozidla [REDAKCE] revizním znaleckým posudkem byl přijat pouze technický **předpoklad** o rychlosti tohoto vozidla na 115 km/h, jde tudíž spíše o domněnku nezaloženou faktickým výpočtem. Znalci vyvodili tento závěr především z toho, že na jednu stranu v poslední sekundě před střetem vznikl podnět pro brzdění kvůli pohybu traktoru do levého jízdního pruhu, na druhou stranu existoval záměr řidiče vozidla [REDAKCE] stíhat vpředu jedoucí vozidlo [REDAKCE]. Dále je možno k závěrečnému vyjádření státního zastupitelství uvést, že je pravda, že krajský soud ve svém kasačním rozhodnutí hovořil o určení spoluviny. Nicméně soud shledává, že se ze strany obžalovaného jednalo o čin nezaviněný. Jízda poškozeného [REDAKCE] byla velmi rychlá až riziková, což sám pan poškozený připouštěl při své výpovědi. S výjimkou úseku v obci [REDAKCE], byla však dle přehraných záznamů a dle výpovědi svědkyně [REDAKCE] bezpečná a soud nemá důvod této svědkyni nevěřit. Poškození policisté spolehlivě a logicky vysvětlili, proč a jakým způsobem svědomitě plnili zadaný úkol. K závěrečnému vyjádření zmocněnce je pak nutno podotknout, že dle obsahu rozhodnutí krajského soudu nebylo původní rozhodnutí zrušeno pouze z důvodů procesních. Dle předmětného usnesení se měl soud zabývat minimálně právě subjektivními okolnostmi na straně obžalovaného, ale i dalšími skutkovými okolnostmi. Dle mínění soudu nelze souhlasit s tím, že pokud obžalovaného předjelo velmi svižně jedno vozidlo, mohl důvodně předpokládat, že by mohlo jet i další takto rychlé vozidlo. Ohledně dalších námitek zmocněnce ohledně nedostatečné kontroly dopravní situace si soud dovoluje odkázat na již výše uvedené závěry. K poznámce zmocněnce, že pokud si řidič není jistý, nesmí odbočovat do situace, o které nemá přehled, je pak třeba namítnout, že obžalovaný si jistý učiněním všech jím vyjmenovaných kroků byl, a proto odbočování zahájil. Z výše uvedených důvodů soud obžalovaného zprostil obžaloby pro nenaplnění subjektivní stránky projednávaného přečinu ve smyslu § 226 písm. b) trestního řádu. Soud nechce nikterak snižovat závažnost utrpěných újem vzniklých v důsledku této nešťastné události, nicméně jako hlavní spouštěč následného řetězce událostí spatřuje především v závadovém chování řidiče vozidla [REDAKCE].

19. Jelikož soud obžalovaného obžaloby zprostil, byli poškození [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], odkázáni ve smyslu § 229 odst. 3 trestního řádu se svými nároky na náhradu škody a na náhradu nemajetkové újmy v případě poškozeného [REDACTED] na řízení ve věcech občanskoprávních.

Poučení : Proti tomuto rozsudku je přípustné odvolání do osmi dnů od doručení ke Krajskému soudu v Plzni prostřednictvím Okresního soudu v Tachově. Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku a je povinen v odvolání uvést, zda jej podává, byť i z části ve prospěch nebo neprospěch obviněného; obviněný 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 jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí. Odvolání musí být ve lhůtě k jeho podání nebo v další lhůtě k tomu stanovené předsedou senátu soudu prvního stupně odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo.

Tachov 24. 10. 2023

Mgr. Petra Psohlavcová v.r.
samosoudkyně

Shodu s prvopisem potvrzuje [REDACTED].

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 20.12.2023. Připojení doložky provedla [REDACTED]
[REDACTED] dne 15.01.2024.