



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v hlavním líčení konaném dne **3. prosince 2020** v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Martina Vrbíka a přísedících PhDr. Petra Kaliny a Ing. Aleše Váni

takto:

Obžalovaný

S.S.,

narozený XXXXX, trvale bytem XXXXX,

je vinen, že

dne 4. 10. 2018 v 17:44 hodin, po předchozím požití alkoholických nápojů, kdy jeho krev obsahovala nejméně 1,00 g/kg alkoholu a nacházel se tak ve stavu, kdy již nebyl schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo, jako řidič svého osobního vozidla značky Volvo S40 2.0D M, RZ XXXXX, najel od čerpací stanice pohonných hmot A+S v obci Milíčovice č. 81 na silnici II. třídy č. 408 a od km 57,5 pokračoval v jízdě ve směru na obec Citonice a dále pak k silnici I. třídy č. 38, přitom se pohyboval velmi vysokou rychlostí, která významně převyšovala limity v místě stanovené, a jeho průměrná rychlost byla o cca 2/3 vyšší než průměrná rychlost dosažená při průjezdu daným úsekem při dodržení rychlostních limitů, když takovou jízdu lze z technického hlediska označit za velmi nebezpečnou, protože narůstá brzdná dráha vozidla a tedy i možnost řidiče reagovat na případný náhlý podnět a také roste kinetická energie vozidla, tedy v případě nárazu dochází k výrazně větším důsledkům v podobě deformací vozidel a okolí a zranění osob, a svým stylem a způsobem jízdy takto úmyslně ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu, od výjezdu z čerpací stanice pohonných hmot A+S v obci Milíčovice č. 81 do místa střetu s vozidlem

11T 21/2020

Fiat Croma 194, RZ XXXXX, byl jeho způsob jízdy nebezpečný, ohrožoval či omezoval ostatní účastníky silničního provozu, a tedy vytvářel nebezpečné situace, z nichž kterákoliv mohla skončit dopravní nehodou, přičemž si musel být vědom, že tímto jednáním může ohrozit jiné osoby,

a to konkrétně tím, že mezi obcemi Milíčovice a Citonice v úseku poblíž km 59,5 vysokou rychlostí a riskantním způsobem, předjížděl současně dvě před ním jedoucí osobní vozidla, vozidlo Škoda Octavia, RZ XXXXX, tmavě modré barvy, řízené **T.P.**, narozeným XXXXX, a vozidlo Škoda Superb, RZ XXXXX, černé barvy, řízené **L.O.**, narozeným XXXXX (jedoucí první v pořadí), a přitom ohrozil předjížděná vozidla, před která se těsně zařadil do svého jízdního pruhu, jejichž řidiči byli nuceni brzdit, aby zabránili kolizi s ním, jelikož nedodržel bezpečný odstup, a současně ohrozil dvě protijedoucí vozidla, vozidlo Seat Leon, RZ XXXXX, bílé barvy, řízené **J.F.**, narozeným XXXXX, se spolujezdci **nezl. O.K.**, narozeným XXXXX, a **nezl. T.F.**, narozeným XXXXX, a vozidlo Opel Combo, RZ XXXXX, modré barvy, řízené **R.L.**, narozeným XXXXX, jejichž řidiči byli nuceni na jeho vozidlo reagovat snížením rychlosti a řidič J.F. navíc vyhýbáním vpravo na hranici vozovky, aby zamezil srážce,

přičemž pouze v důsledku včasné a správné reakce každého z uvedených řidičů nedošlo ke vzniku hromadné dopravní nehody s přímým ohrožením života, zdraví a majetku shora uvedených osob

poté dále pokračoval v jízdě přes obec Citonice, kde rychlostí nejméně 70 km/h projel kolem protilehlých zastávek autobusu a po projetí obcí Citonice ve směru ke křižovatce se silnicí I. třídy č. 38 v úseku km 62,463, při projíždění pravotočivé zatáčky rychlostí cca 179 km/h, která byla za hranicí mezní rychlosti průjezdu zatáčkou (163 km/h), přestal být schopen své vozidlo ovládat a došlo ke smyku, který nezvládl, s vozidlem vyjel do protisměrného jízdního pruhu, kde se tečně střetl s protijedoucím vozidlem Fiat Croma 194, RZ XXXXX, z majetku J.K., narozeného XXXXX, které řídila jeho manželka **I.K.**, narozené XXXXX, přičemž po střetu byla obě vozidla odhozena vpravo do pole ve směru svého původního pohybu, vozidlo Volvo S40 2.0D M, RZ XXXXX, po střetu do konečné polohy rotovalo kolem svislé osy a při jeho rotaci došlo k uvolnění motoru a jeho příslušenství, přitom došlo i k bezprostřednímu ohrožení cyklisty **M.J.**, narozeného XXXXX, který jel při pravém okraji silnice před vozidlem Volvo S40 2.0D M, RZ XXXXX, ve směru od Citonic a jen shodou náhod nebyl zasažen odhozeným vozidlem Volvo S 40 2.0D M, RZ XXXXX, po střetu, případně jeho odpoutanými částmi, když během jeho vyjetí do pole došlo navíc i k poškození dvou směrových sloupků z majetku Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje, oblast Znojmo,

přičemž při střetu vozidel **řidička I.K.**, narozená XXXXX, utrpěla polytrauma, zejména dvojnásobnou trhlinu srdce se zakrvácením do hrudníku, krvácení pod mozkové obaly, zhmoždění plic, trhliny sleziny, mnohočetné zlomeniny a další mnohočetná drobná zranění, na jejichž následky na místě zemřela, tato zranění ve své komplexnosti byla absolutně smrtelná a smrt nastala v přímé příčinné souvislosti s úrazem při střetu vozidel,

a tohoto jednání se dopustil i přesto, že mu byl rozhodnutím Odboru dopravy Městského úřadu Moravské Budějovice, pod č. j. XXXXX/XXXXX, dne 13. 9. 2018, které nabylo právní moci dne 26. 9. 2018, uložen mimo jiné správní trest – trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců, tedy od 26. 9. 2018 do 13. 9. 2019,

tedy

11T 21/2020

- úmyslně způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví tím, že se dopustil nebezpečného jednání podobného zapříčinění požáru nebo povodně nebo škodlivého účinku výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil a způsobil takovým činem smrt,
- mařil výkon rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonával činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána,
- ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, vykonával činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a způsobil takovým činem dopravní nehodu

tím spáchal

- zvlášť závažný zločin obecné ohrožení podle § 272 odst. 1, odst. 2 písm. d) trestního zákoníku,
- přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku,
- přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) trestního zákoníku,

a za to se odsuzuje

podle § 272 odst. 2 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku k **úhrnnému trestu** odnětí svobody v trvání **11 (jedenácti) let a 6 (šesti) měsíců.**

Podle § 56 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku se obžalovaný pro výkon trestu zařazuje do **věznice se zvýšenou ostrahou.**

Podle § 73 odst. 1, odst. 3 trestního zákoníku se obžalovanému ukládá **trest zákazu činnosti**, spočívající v **zákazu řízení všech motorových vozidel** na dobu **10 (deseti) let.**

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu je obžalovaný povinen nahradit **poškozenému M.J.**, narozenému XXXXX, bytem XXXXX, **škodu ve výši 59 999 Kč.**

Odůvodnění:

1. Na základě důkazů shromážděných v přípravném řízení a provedených v řízení před soudem, výslechu obžalovaného, svědků, znalců a listinných důkazů, dospěl soud ke skutkovým zjištěním, jež jsou patrna z výroku tohoto rozsudku.

2. **Obžalovaný S.S.** (č. l. 64-66) k trestné činnosti uvedl, že jel ze Šumné do Znojma, kde měl domluvený pracovní pohovor na 17:00 hodinu. Nejdřív sháněl odvoz, ale budoucí zaměstnavatel jej pak třikrát urgoval, a tak se rozhodl jet sám. Zastavil ještě na čerpací stanici v Milíčovicích a pak pokračoval dál. Pak už byla jenom ta nehoda. O tom, že měl zákaz řízení motorových vozidel, věděl, nicméně řídit musel, protože to bylo důležité pro jeho budoucnost. Před jízdou žádné návykové látky neužil, pouze měl 3 půllitrová (11stupňová) piva k obědu. Pod vlivem alkoholu se necítil. Mezi obcí Milíčovice a Citonice předjížděl z toho důvodu, že byl rozjetý na 100 km/h a před ním jela vozidla 70 km/h, tak se je rozhodl předjet. Proti němu jelo vozidlo, které viděl již od obce Citonice asi na 300 m. Nepřišlo mu, že by někoho ohrozil. Před nehodou jel v Citonicích rychlostí 50 km/h, pak jel 150 km/h. Takto rychle jel, protože na pracovní pohovor vyrazil se zpožděním. Žádné léky, které by snižovaly schopnost řídit vozidlo, neužívá. Používá brýle na dálku, které měl v době nehody nasazené. I když jeho rychlost v pořádku nebyla, zavinění dopravní nehody vidí na straně poškozené, protože vjela půl metru do protisměru přímo jemu do cesty. Obžalovaný jel při pravém okraji, držel se ve svém jízdním pruhu. Dřív užíval rekreačně marihuanu a extázi. Nejdřív se živil jako bagrista, naposledy byl zaměstnán v Olbramkostele ve firmě jako řidič kamionu. V současnosti ho živí maminka. U hlavního líčení obžalovaný dodal, že souhlasí s návrhem svědka J. na náhradu škody, kterou se pokusí uhradit. Závěrem uvedl, že celé události lituje.

3. **Svěddek M.J.** (č. l. 346-350) uvedl, že v den nehody jel po hlavní silnici z Milíčovic na Přímětice na silničním kole zn. Specialized. Bylo pěkně, silnice byla suchá, pomalu se přibližoval podvečer. Provoz byl středně silný. Jel při pravém okraji silnice. Najednou za sebou zaslechl nenormální zvuky, ze kterých usoudil, že za ním muselo dojít k dopravní nehodě. Napadlo jej, že se po silnici budou neřízeně pohybovat auta, která ho mohou ohrozit. Instinktivně proto sjel do příkopu, aby se skryl. Nehodu vnímal pouze sluchem, neviděl ji, jelikož neměl čas se ani otočit. V příkopu spadl a zůstal ležet, byl to kontrolovaný pád. Před pádem projel příkopem ještě asi 10 až 15 metrů. Nic ho nezasáhlo. Neviděl ani necítil, že by kolem něho létaly předměty. Až následně zjistil, co všechno se nacházelo na silnici, že tam ležel i motor. Žádné větší zranění neměl, pouze si něco narazil. Žádné ošetření nevyhledal. Poté se šel podívat, co se stalo a zda někdo nepotřebuje jeho pomoc. Po jeho levé straně směrem k Milíčovicím viděl na poli vozidlo Volvo, dole pod zatáčkou viděl druhé vozidlo. Obě vozidla byla mimo silnici. Zamířil k Volvu. Než tam došel, byl u něj řidič jiného auta, které jelo proti němu a byl tam už i obžalovaný, kterému tento řidič pomáhal. Obžalovaného vytáhli ven přes okno. Stěžoval si, že ho bolí noha. Poskytl mu svoji láhev s vodou. Obžalovaný neustále opakoval „Pomoz mi kamaráde, nevolej benga.“ Následně se šel podívat k druhému autu, ale viděl tam hodně lidí, a tak se vrátil zpět. S kolem byl v servisu, kde bylo zjištěno, že má prasklý rám. Jiný pád s kolem neměl, a tak předpokládá, že se to stalo v rámci vjetí do příkopu a pádu. Rám kola byl karbonový. Dále měl na lokti roztrženou mikinu.

4. **Svěddek T.P.** (č. l. 376-378) uvedl, že v ten den jel z Rakouska směrem na Znojmo. Ve svém vozidle Škoda Octavia byl sám. Bylo to už před obcí Milíčovice, když za sebou viděl rychle jedoucí auto. V té době jel rychlostí asi 90 až 100 km/h. Před obcí Citonice ho to auto dohnalo. Při své jízdě musel řidič Volva (obžalovaný) hodně zbrzdit a byl asi na metr až dva za ním. Před svědkem jelo nějaké černé auto. Obžalovaný začal svědka předjíždět v zatáčce, pak následovala druhá zatáčka, která je trochu v horizontu. Nezařadil se před svědkovo vozidlo a pokračoval v předjíždění

11T 21/2020

i dalšího vozidla, které jelo před ním. V momentě, kdy byla ta dvě auta vedle sebe, objevilo se v protisměru další auto. Řidič protijedoucího auta, ve kterém bylo i dítě, musel vyjet pravými koly mimo silnici, aby nedošlo ke srážce. Vycházelo to velmi natěsno. I před ním jedoucí auto náhle změnilo směr jízdy, jakoby se řidič lekl. Svědka napadlo, že by do něho mohlo vrazit to protijedoucí auto, a tak zbrzdil. Obžalovaný se mezi nimi protáhl, vjel do zatáčky a trochu ho to vyneslo doprava, jakoby do protisměru. Svědek předjíždění obžalovaného považoval za riskantní, ale jelikož se nikomu nic nestalo, jel dál. S vozidlem před ním (svědek O.) projeli obcí Citonice rychlostí asi 70 km/h, obžalovaný obec projel středem silnice a následně jím ujel. Za Citonicemi je prudká levotočivá zatáčka, do které když přijel, uviděl v dálce velký oblak hlíny. Uvědomil si, že se tam něco stalo. Dojel k místu nehody. Na levé straně viděl převrácené auto na levém boku, ke kterému běžel. Jelikož dveře nešly otevřít, skopl nohama čelní sklo, a poté vlezl do auta. Byla tam žena, jež byla zasypaná věcmi. Její hlavu nenašel, a tak postupoval podél těla, až nahmatal krk, přičemž se mu jeho ruka propadla. Krk byl volný, nic tam nebylo. Svědek z auta vylezl a řekl, že jí už není pomoci. Auto bylo úplně slisované, vepředu nemělo kola. Když ho s dalšími lidmi převrátili, ženě hlava spadla dopředu, visela volně. Následně přijeli záchranáři.

5. **Svědék L.O.** (č. l. 366-371) uvedl, že jel sám osobním vozidlem Škoda Superb z obce Vranov nad Dyjí do Znojma. Pohyboval se za obcí Milíčovice směrem na obec Citonice rychlostí asi 80 km/h, viditelnost byla dobrá, hustota provozu nebyla velká. Když projížděl pravotočivou zatáčkou s plnou středovou čarou, objevilo se vedle něho auto tmavší barvy, které současně předjíždělo jeho a auto jedoucí za ním. To auto (jež bylo řízeno obžalovaným) předjíždělo velkou rychlostí. Když bylo auto obžalovaného na jeho úrovni v levém jízdním pruhu, svědek zaregistroval, že z protisměru přijíždí ve svém pruhu dvě vozidla, a proto stočil volant doprava a razantně zbrzdil, aby se vozidlo obžalovaného vešlo mezi něho a vozidlo přijíždějící z protisměru, ve kterém bylo více osob. Obžalovaný se zařadil před něho na vzdálenost 1 až 2 metry, nebylo tam moc místa. Svědek uvedl, že kdyby nezareagoval výše popsáním způsobem, tak by určitě došlo ke srážce s autem obžalovaného a také s autem přijíždějícím z protisměru. Následně vjel svědek do obce Citonice rychlostí asi 50 km/h, viděl, že obžalovaný brzdil, ale někde v obci mu ujel a zmizel z dohledu. Svědek následně pokračoval v jízdě, až přijel k místu nehody. S řidičem, který jel za ním, běželi k autu poškozené, které se nacházelo v poli na levé straně z jeho směru jízdy. Auto spolu s dalšími lidmi převrátili zpátky na kola, dovnitř ale vidět nebylo. Na celé silnici byly rozházeny části motoru, byl na ní i olej.

6. **Svědék J.F.** (č. l. 332-336) uvedl, že jel se svými nezletilými syny O. a T. za manželkou do Milíčovic. Kolem 17:45 hod. vyjeli z obce Citonice, kde je takový kopeček, jel rychlostí asi 60 km/h. Za horizontem tohoto kopce uviděl, že proti němu ve stejném pruhu jede velkou rychlostí auto (obžalovaný), které předjíždělo auta z jeho pohledu v levém jízdním pruhu. Auto obžalovaného zaregistroval na vzdálenost asi 80 až 100 metrů. Svědek na tuto situaci zareagoval tak, že začal brzdit přiměřeně k tomu, že za ním jelo další auto, a také se přiblížil co nejvíc k pravé krajnici. Jeden ze synů začal křičet, že jedou do příkopu. Pokud by nezareagoval výše uvedeným způsobem, došlo by mezi nimi a obžalovaným ke srážce. Protijedoucí auto dle svědka muselo také brzdit. I auto jedoucí za ním brzdilo a uhýbalo se vpravo. Rychlost obžalovaného odhaduje na 130 až 140 km/h.

7. **Svědék R.L.** (č. l. 354-357) uvedl, že jel sám ze Znojma do Milíčovic, viditelnost byla v ten den dobrá. Když projížděl rychlostí asi 60 až 70 km/h k zatáčce ve tvaru „S“, která se nachází za obcí Citonice, uviděl vozidlo obžalovaného, jak předjíždělo v jeho pruhu dvě auta naráz, jelo rychlostí asi 150 km/h. Svědek musel přibrzdit, aby obžalovanému umožnil navrácení se do jeho jízdního pruhu. Svědek si myslí, že kdyby nepřibrzdl, došlo by ke srážce s tímto vozidlem, protože auta, která obžalovaný předjížděl, jela vedle něj. Dle svědka se obžalovaný smál, byl vysmátý.

11T 21/2020

8. **Svědék D.F.** (č. l. 341-345) uvedl, že jel společně se svědkyněmi R.Š. a J.Š., počasí bylo pěkné, svítilo slunce. Na Kasárenské křižovatce odbočovali vlevo směrem na Citonice. Asi 100 metrů před ním jelo auto, a před tímto asi 200 metrů jela poškozená. Viděl, jak poškozená začala sjíždět dolů z horizontu, jela rychlostí asi 80 km/h, pouze se rozjížděla. Najednou se na jejím autě rozsvítila brzdová světla. Vzápětí následoval náraz. V době nárazu byla poškozená autem ve svém jízdním pruhu. Z protijedoucího auta řízeného obžalovaným vylétl motor do vzduchu. Auto se následně přetočilo přes silnici, vlétlo do příkopu a do pole. V momentě, kdy se auto přetáčelo na střechu, jel před ním po silnici cyklista, který se lekl a zajel do příkopu. Svědek zastavil, svým mobilním telefonem vytočil záchrannou službu, utíkal k autu obžalovaného a s pánem, co jel před ním, mu pomáhali, aby se dostal přes okno ven z auta. Auto poškozené leželo převrácené na levém boku na druhé straně silnice v poli. Když se podíval dovnitř, viděl tam připoutanou poškozenou, její hlavu ale neviděl. Poškozená měla hlavu asi pod autem, a tak se společně s dalšími svědky rozhodli, že auto převrátí zpět na kola. Tělo řidičky pouze bezvládně spadlo dovnitř auta.

9. **Svědék P.L.** (č. l. 362-365) uvedl, že po 17:00 hod. jel směrem na Bítov po celkem nové silnici, která se vlnila, byly tam mírné zatáčky. Viditelnost byla dobrá a byl běžný provoz. Směrem na Bítov se jede mírně přes horizont. Před ním i za ním jela vozidla. Najednou se objevil velký mrak, byl to sloup prachu a možná kusů aut. Zpoza auta, které bylo před ním, vylétlo auto vlevo do pole, po nárazu trefilo břeh a začalo rotovat. Svědek utíkal k tomu vozidlu, bylo to auto obžalovaného, které už nemělo přední nápravu. Když viděl, že je o obžalovaného postaráno, vydal se k druhému havarovanému vozidlu, které se nacházelo v poli na druhé straně. V předním okně byl otvor, který svědek prokopnutím zvětšil, aby se mohl podívat do vozidla. Viděl tam poškozenou, byla připoutána a hlavu měla v záklonu. Vypadalo to, jakoby měla hlavu pod vozidlem. Viděli, že se její tělo zaškubalo, a proto hned vrátili vozidlo zpět na kola. Poškozená zůstala viset předkloněná na páse, na fyzické podněty nereagovala. Když se vracel od obžalovaného, viděl v příkopu ve směru na Znojmo ležet cyklistu. K nehodě muselo dle svědka dojít těsně u něj.

10. **Svědék R.R.** (č. l. 383-387) uvedl, že v daný den jel z práce domů do Citonic, bylo odpoledne a viditelnost nebyla nijak omezena. Přijížděl od křižovatky k horizontu, a pak už si pamatuje pouze čelní srážku dvou aut. Svědek jel přímo za autem poškozené, do kterého naboural obžalovaný, přičemž jeho auto pak letělo vlevo do pole. Svědek spolu s dalšími běželi obžalovanému pomoci, on pak s ním zůstal až do příjezdu záchranářů. Obžalovaný byl při vědomí a komunikoval, ale byl zmatený nebo v šoku. Pohyboval se tam i cyklista, který jel od Citonic a který mu řekl, že slyšel za sebou ránu, a tak uskočil do příkopu. Svědek dále uvedl, že z řeči obžalovaného těsně po nehodě bylo patrné, že si je vědom, že nesmí řídit.

11. **Svědčyně J.Š.** (č. l. 388-391) uvedla, že jela společně se svědkem F. a svědkyní R. Š. ze Znojma, počasí bylo dobré, svítilo slunce. Když přijeli na Kasárenskou křižovatku, odbočili vlevo. V pořadí druhé auto jedoucí před nimi bylo auto, kterým jela poškozená. Svědkyně pak už uviděla jenom prach a úlomky a jak se tam převrací auto. Střet vozidel však neviděla. Následně vystoupila s oběma spolujezdcí z auta a přivolali záchranné složky. Auto obžalovaného bylo vlevo v poli. Svědek F. šel nejprve pomoci obžalovanému a následně běžel i k autu poškozené, které leželo na boku.

12. **Svědčyně R.Š.** (č. l. 392-395) uvedla, že jela se svědkem F., který řídil a svědkyní J.Š. ze Znojma, na Kasárenské křižovatce odbočili směrem na Milíčovice. V pořadí druhé auto jedoucí před nimi bylo auto, kterým jela poškozená. Pak najednou svědkyně uviděla černý dým, když její přítel se sestrou zařvali, že se tam stala nehoda. Následně vyšli z auta a volali záchrannou službu a hasiče. Byla u auta, které vylétlo vlevo do pole. Z něho vytáhli obžalovaného, ve kterém poznala známého. Po srážce svědkyně viděla motor z vozidla obžalovaného, který letěl z jejího pohledu vlevo do půli silnice. Zároveň viděla cyklistu jedoucího po levé straně, jak padá do příkopu.

13. Ze znaleckého posudku znalců z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství MUDr. Michala Zeleného, Ph. D. a MUDr. Miroslava Ďatka, Ph. D., (č. l. 109-143) vyplývá, že bezprostřední příčinou smrti poškozené bylo polytrauma, což je současné poškození několika orgánů či orgánových komplexů. V případě poškozené bylo jednoznačně nejzávažnějším poraněním poškození srdce (dvojnásobná trhlina) se zakrvácením do hrudníku. Dále vzniklo krvácení pod mozkové obaly, zhmoždění plic, trhlina sleziny a mnohočetné zlomeniny. Co se týče mechanismu vzniku těchto poranění, ten odpovídá masivnímu tupému násilí působícímu na tělo poškozené zepředu a mírně zleva, tedy vysokoenergetickému úrazovému ději – dopravní nehodě. Znalci nezjistili žádné morfologické změny chorobné, a to ani chronického ani akutního charakteru, které by se mohly spolupodílet na smrti poškozené, nebo které by dokonce mohly být samy o sobě příčinou její smrti. Poranění poškozené bylo absolutně smrtelné a dle znalců smrt nastala v přímé příčinné souvislosti s uvedeným úrazem utrpěným při předmětné dopravní nehodě. Na rozsah zranění nemělo vliv ani upoutání bezpečnostním pásem ani aktivace airbagu. Poškozenou nebylo možné uchovat při životě žádnou, ani vysoce specializovanou lékařskou pomocí.

14. Ke zpracování podrobné analýzy dopravní nehody vypracoval znalec Ing. Jiří Forman znalecký posudek z oboru doprava, odvětví silniční doprava, specializace technické posudky o příčinách silničních nehod (č. l. 161-203).

Dle znalce bylo po podrobné analýze poškození vozidel, zdokumentovaných stop a z konečných poloh možno dovodit průběh střetu, stanovit místo střetu a metodou zpětného odvíjení nehodového děje vypočítat nejpravděpodobnější pohyb účastníků dopravní nehody před střetem. Znalec uvedl, že vozidlo obžalovaného při projíždění pravotočivé zatáčky v mírném stoupání rychlostí větší, než je mezní rychlost průjezdu zatáčkou (na začátku jelo rychlostí 179 km/h), se dostalo do smyku. Ve stejném čase jelo vozidlo poškozené v pravém jízdním pruhu rychlostí 97 km/h. Následně vozidlo obžalovaného již nekontrolovatelně plynule vjelo do protisměrného jízdního pruhu, kde se tečně střetlo s protijedoucím vozidlem poškozené. Střetová rychlost vozidla obžalovaného byla 176 – 180 km/h a vozidla, kterým jela poškozená 97 ± 10 km/h. Vozidlo obžalovaného bylo v době střetu přední částí vozidla v protisměrném jízdním pruhu v částečném smyku a narazilo levou přední částí do levé přední části vozidla poškozené, které nebrzdilo. Vozidlo poškozené jelo v době střetu v pravém jízdním pruhu. V průběhu střetu došlo k velkým deformacím obou vozidel v levé přední části, u vozidla poškozené došlo k vytržení levého předního kola včetně poloosy. V důsledku střetu začalo vozidlo poškozené rotovat kolem svislé osy a za současné rotace se sunulo do pravého silničního příkopu. Vozidlo obžalovaného také rotovalo kolem svislé osy za současného translačního pohybu vpřed. Pravděpodobně při rotaci tohoto vozidla vlivem velkého poškození uložení motoru a velké odstředivé síly při rotaci došlo k uvolnění motoru a jeho příslušenství. Z hodnot tachometru je patrné, že obžalovaný před střetem nebrzdil, nezpomaloval. Znalec uvedl, že rychlost zobrazená na zaseklém tachometru byla reálnou rychlostí vozidla v době střetu.

Dle znalce lze z technického hlediska spatřovat příčinu dopravní nehody ve způsobu jízdy obžalovaného, který překročil mezní rychlost průjezdu zatáčkou, která činí 163 km/h. Při překročení této mezní rychlosti již obžalovaný nemohl střetu zabránit, protože jakmile se vozidlo dostalo do smyku, obžalovaný nad ním ztratil kontrolu, kdy toto nekontrolovatelně směřovalo do protisměrného jízdního pruhu. Obžalovaný by mohl střetu zabránit za situace, že by projížděl daným úsekem rychlostí, která by byla pod hranicí mezní rychlosti průjezdu zatáčkou.

Z provedeného graficko-analytického výpočtu nehodového děje je dle znalce patrné, že poškozená střetu s vozidlem obžalovaného zabránit nemohla, jelikož v čase 0,4 s před střetem jelo vozidlo obžalovaného ještě ve svém (pravém) jízdním pruhu. I přesto, že vozidlo obžalovaného jelo již částečně ve smyku, poškozená na danou situaci reagovat nemohla.

V rámci výsledku u hlavního líčení znalec uvedl, že střet vozidla obžalovaného a vozidla poškozené nastal **jednoznačně v jízdním pruhu poškozené.**

15. K posouzení způsobu jízdy obžalovaného byl soudu předložen i **znalecký posudek z oboru doprava, odvětví doprava silniční a městská, specializace dopravních nehod Ústavu soudního inženýrství – VUT Brno** (č. l. 454-494).

Ze závěrů analýzy pohybu vozidla obžalovaného od ČS Milíčovice do místa střetu vyplývá, že vozidlo obžalovaného se od místa vyjetí od čerpací stanice do místa střetu pohybovalo velmi vysokou rychlostí, která významně převyšovala limity v místě stanovené. Jeho průměrná rychlost byla o 2/3 vyšší než průměrná rychlost dosažená při průjezdu daným úsekem při dodržení rychlostních limitů. Takovou jízdu lze dle znalců označit z technického hlediska za velmi nebezpečnou, protože s druhou mocninou rychlosti narůstá brzdná dráha vozidla a tedy i možnost řidiče reagovat na případný náhlý podnět. S druhou mocninou rychlosti také roste kinetická energie vozidla, tedy v případě nárazu dochází k výrazně větším důsledkům v podobě deformací vozidel a okolí a zranění osob. Rovněž vyjetí do protisměru a střet s vozidlem poškozené byly důsledkem vysoké rychlosti vozidla obžalovaného.

Znalci dále konstatují, že postupy, vstupní hodnoty a také závěry znalce Ing. Jiřího Formana, jsou technicky přijatelné.

Ve znaleckém posudku znalci posoudili i dopravní situaci, která vznikla, když vozidlo obžalovaného předjíždělo vozidla svědka P. a svědka O.. Znalci bylo zjištěno, že ze všech poskytnutých výpovědí svědků vyplývaly podélné vzdálenosti mezi vozidly, které s ohledem na vysoké rychlosti vozidel není možné označit za bezpečné a je zřejmé, že řidiči předjížděných vozidel i vozidel v protisměru byli nuceni náhle měnit rychlost jízdy, popř. i vyhybat se vpravo ke krajnici. Vzhledem k reakci svědků na jednání obžalovaného znalci konstatují, že vzdálenosti od vozidel, před která se obžalovaný zařazoval, nebyly dostatečné pro provedení bezpečného manévru předjíždění, tedy takového, kdy by nebyli ohroženi, popř. ani omezení řidiči vozidel předjížděných i protijedoucích. Výrazně vysoká rychlost vozidla obžalovaného pak omezovala ostatní účastníky, zejména ty protijedoucí, v odhadu rychlosti a vzdálenosti při manévru – pokud by jel ve svém pruhu a sám a po celou dobu nikoho nepředjížděl, nevystavoval by ostatní účastníky provozu nebezpečí. Nicméně to, že takovou rychlostí předjížděl, nelze dle znalců považovat za přiměřené minimálně pro protijedoucí řidiče. Jím vytvořená nebezpečná situace neskončila dopravní nehodou jen včasnou a správnou reakcí ostatních účastníků ve formě brždění a popř. vyhýbání. Znalci se taktéž pokusili analyzovat místo, kde k nebezpečnému předjíždění svědků P. a O. došlo, a to za pomoci satelitních snímků, do kterých jednotliví svědci (včetně řidičů protijedoucích vozidel) vyznačovali místo, kde se předjíždění mělo odehrát.

Znalci dále uvedli, že vzniku nebezpečné situace před obcí Citonice i následné dopravní nehodě, mohl zabránit obžalovaný. Pokud by jel rychlostí v místě stanovenou, neměl by důvod předjíždět vozidla, která se pohybovala obdobnou (povolenou) rychlostí a ke vzniku nebezpečné situace by nedošlo. Pokud by uvedenou rychlost dodržel i po výjezdu z obce Citonice, nedošlo by ke ztrátě jeho směrové stability, vyjetí do protisměru a střetu s vozidlem poškozené, která neměla možnost jakkoliv reagovat na vyjetí vozidla obžalovaného do jejího jízdního pruhu, jelikož od toho momentu do okamžiku střetu uplynul kratší čas, než jaký potřebovala na jakoukoliv reakci.

Závěrem znalci konstatovali, že způsob jízdy obžalovaného byl nebezpečný, ohrožoval či omezoval ostatní účastníky silničního provozu, tedy vytvářel nebezpečné situace, z nichž kterákoliv mohla skončit dopravní nehodou.

16. **Ke stanovení zpětného propočtu hladiny alkoholu v krvi obžalovaného v době dopravní nehody a zjištění ovlivnění jednání obžalovaného požitým alkoholem vypracoval znalec z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství MUDr. Michal Zelený, Ph.D. znalecký posudek** (č. l. 513-520). Z jeho závěrů se podává, že zpětným propočtem z hladiny alkoholu zjištěné v odebrané krvi lze zjistit, že se hladina alkoholu v krvi obžalovaného mohla pohybovat dne 4. 10. 2018 v 17:40 hod. v rozmezí 0,88 – 0,99 g/Kg (viz tabulka „A“) nebo v rozmezí 0,87 - 0,96 g/Kg (viz tabulka „B“). Znalec však upozorňuje, že obžalovaný byl po dopravní nehodě v intenzivní lékařské péči a byly mu aplikovány lékaři záchranné služby a následně i lékaři Fakultní

nemocnice Brno-Bohunice intravenózně léky, infuzní roztoky a náhrady v celkovém objemu jednoznačně přesahujícím 500 ml. Je tedy zřejmé, že v okamžiku dopravní nehody byla hladina alkoholu v krvi obžalovaného vyšší, než hladina zjištěná standardním propočtem. Ze soudně lékařského hlediska lze tedy jednoznačně předpokládat, že hladina alkoholu v krvi v čase dopravní nehody mohla překračovat i hranici 1,00 g/Kg. Znalec dále poukazuje na uznávaný světový trend, dle kterého je pro silniční provoz významná hranice 0,8 g/Kg, kdy od této hranice již není řidič schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo. I v nejliberálnějších evropských zemích, pokud byla určitá tolerance hladiny alkoholu v krvi řidičů, tato nikdy nepřesáhla 0,8 g/Kg – zpravidla se jednalo o 0,5 g/Kg. Je tedy zřejmé, že zjištěná hladina alkoholu v krvi obžalovaného jej mohla významně ovlivnit stran řízení motorového vozidla. Obžalovaným uváděná konzumace alkoholických nápojů (tři jedenáctistupňová půllitrová piva kolem oběda) neodpovídá hladině alkoholu zjištěné v jeho krvi.

17. Znalec z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství MUDr. Michal Zelený, Ph. D. vypracoval znalecký posudek (č. l. 528-546) na zranění, která utrpěl obžalovaný. U obžalovaného byla zjištěna rozsáhlá zranění, důsledkem kterých u obžalovaného jednoznačně vznikly trvalé následky a to i funkčního charakteru v oblasti levého ramenního kloubu a oblasti levého hlezna, které spočívají v bolestivosti a poruše hybnosti v těchto lokalitách. Po zhojení zlomenin a patní kosti levé dolní končetiny přetrvávaly bolesti, kdy tyto měly být zmírněny provedenou rekonstrukční operací, kdy však po této korekční operaci zůstává hlezenní kloub nepohyblivý. Levé rameno se mohlo rozvinout do syndromu tzv. zmrzlého ramene (bolest, ztuhlost a zhoršování pohyblivosti). Stran řízení motorového vozidla by mohl být dle znalce lehce omezující pohyb v levém rameni, ovšem v běžném provozu není při řízení ramenní kloub nijak významně namáhán, není třeba rotačních pohybů, zvedání paže atd., manipulace s volantem probíhá především prsty, zápěstím a předloktím. Rovněž lehce omezující by mohl být pro obžalovaného nepohyblivý hlezenní kloub, ovšem stlačit spojkový pedál možné jistě je. Naprosto žádná omezení pak nepřipadají v úvahu při řízení motorového vozidla s automatickou převodovkou. I přes tato omezení je dle znalce obžalovaný schopen pohybu a není absolutně vyloučena jeho účast na úkonech trestního řízení, kam je schopen se dostat.

18. K posouzení duševního stavu obžalovaného vypracovaly znalecké posudky MUDr. Milena Zimulová, znalkyně z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie (č. l. 556-572) a PhDr. Beata Nour Mohammadi, znalkyně z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, specializace klinická psychologie (č. l. 574-588).

Dle závěrů znalkyně z odvětví psychiatrie MUDr. Zimulové obžalovaný v současné době netrpí a ani v době spáchání skutku netrpěl žádnou z forenzního hlediska závažnou duševní poruchou, tedy netrpí psychózou ani organickou duševní poruchou, není mentálně retardovaný a nebyla u něj vyšetřením prokázána rozvinutá závislost na psychoaktivních látkách. Jako osobnost je lehce disharmonicky rozvinuta, nejde však o specifickou či smíšenou poruchu osobnosti. Rovněž ani tato okolnost neměla v inkriminované době vliv na rozpoznávací a ovládací schopnosti obžalovaného. V současné době (tedy až po dopravní nehodě) vlivem situace, ve které se nachází a kterou pocítuje jako zátěžovou, se jeho osobnost dekompenzuje ve smyslu apaticko-abulického syndromu. Znalkyně dále uvedla, že obžalovaný v době spáchání činu mohl rozpoznat protiprávnost svého jednání a mohl ho i ovládat. Rozpoznávací a ovládací schopnost byly tedy u obžalovaného plně zachovány, a to i přes jeho stav alkoholové opilosti, ve kterém se v době činu nacházel. U obžalovaného nebyla prokázána závislost na alkoholu či jiných psychoaktivních látkách. Obžalovaný je schopen chápat smyslu trestního řízení. Pobyt obžalovaného na svobodě není z psychiatrického hlediska nebezpečný a znalkyně nenavrhuje uložení žádné formy ochranného léčení.

11T 21/2020

Ze znaleckého posudku z odvětví psychiatrie, specializace klinická psychologie znalkyně PhDr. Nour Mohammadi vyplývá, že obžalovaný disponuje intelektem a paměťovými schopnostmi v rámci slabého průměru (jeho celkové IQ je 95). Nemá žádné intelektuální ambice a je prakticky orientovanou osobou. Jeho osobnost je extrovertovaná, má akcentované rysy instability, impulsivity, histrionství a je emočně labilní. Současně je i citlivý a je schopen citově participovat na mezilidských vztazích. Přitom míval zvýšené sebevědomí a sníženou sebekritičnost. I když celkově nikdy výrazně nevybočoval z obrazu běžně adaptované osoby, je u něj přítomna a projevovala se i tendence k opozičnímu nastavení a k občasným výkyvům chování, a to zejména na bázi nevyzrálosti a impulzivity. Jeho osobnost bývala akcentovaná, nikoli však patologická, byl dostatečně společensky adaptován. Důsledkem prožité autonehody došlo u obžalovaného k závažnému psychotraumatickému prožitku, který se promítá do percepce vlastního života na období „před a po události“. Strádá naprostou ztrátou životní perspektivy, cítí se ostrakizován a společností zavržen. Prožíval lítost i sebelítost. Jeho osobnost je hluboce a dlouhodobě dekompenzovaná, přetrvává u něho depresivita, apatie, porucha vůle, negativismus, aktivovala se zejména i podezřívavost a paranoidita. Projevuje se výrazně maladaptivně a autodestruktivně, je ohrožen možným suicidálním jednáním. Vyhýbá se lidem, protože se bojí jejich reakce vůči němu. Obžalovaný se dle znalkyně považuje za dobrého řidiče, na tomto poli si výrazně věří. I obecně je k sobě málo kritický, disponoval zvýšeným sebevědomím, a to zejména v oblasti řízení motorových vozidel. Motiv způsobu jízdy uváděný obžalovaným je z hlediska poznání jeho osobnosti sice věrohodný, současně se ale do jeho chování promítala podstatnou mírou nekritičnost, sebezpřeceňování a zvýšené sebevědomí, kdy tyto vlastnosti byly vlivem alkoholu ještě posíleny. To, že vyjel pod vlivem alkoholu, reflektuje jeho občasnou tendenci k vědomému překračování norem, styl jeho jízdy zase svědčí o potřebě určité exhibice. Obžalovaný má tendence jevit se v lepším světle, prezentovat se společensky korektně. Zkreslování jeho výpovědi může být v souladu s běžnou snahou snížit podíl vlastní viny poukázáním na potenciální rizikové faktory nebo okolnosti vyplývající z okolností nebo chování druhé strany. Co se týče jeho dosavadního způsobu života, obžalovaný nemá sklony k parazitujícímu způsobu života ani k násilným projevům. Má však tendenci k impulsivnímu a zbrklému chování, je málo sebekritický, přeceňuje se. Může se proto chovat rizikově, jelikož je schopen občas překročit společensky žádoucí pravidla a normy. Nebyla u něj zjištěna agresivní osobnost, má však zvýšené akční tendence a potřebu sebe prezentace. Má sklony k užívání návykových látek.

U obžalovaného není předpoklad násilné trestné činnosti ani jejího plánování. Aspekty jeho osobnosti, které se podílely na spáchané trestné činnosti však i nadále zůstávají charakteristickými prvky osobnosti a mohou představovat riziko i do budoucna. I když obžalovaný cítí lítost i vinu, převažuje u něho pocit poškození vlastní osoby a z toho vyplývající pocit křivdy, podezřívavost, strach a extrapunitivní postoje. V rámci resocializace by potřeboval zvýšit sebereflexi, sebekritičnost a více zvnitřnit a upevnit dodržování závazných pravidel, o nějakou potřebu měnit hodnotovou strukturu obžalovaného ani tak nejde. Výhled na vnitřní participaci na procesu resocializace však snižuje jeho aktuální stav narušené vůle a ztráty motivace.

19. **Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie znalkyně Mgr. Andrey Brzobohatý, Ph. D.** (č. l. 156-158) se podává, že v krevním séru obžalovaného nebyl prokázán THC a ani jeho aktivní metabolit.

20. **Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie znalce Mgr. Jana Pivničky, Ph. D.** (č. l. 145-149) se podává, že ve vzorku krve poškozené bylo stanoveno 0,00 g/kg ethanolu. Imunochemický screening moči poškozené zahrnující omamné a psychotropní látky (OPL) opiáty, amfetaminové deriváty, kanabinoidy, kokain a benzodiazepinové deriváty, byl pro všechny uvedené skupiny látek, včetně jejich metabolitů, negativní. Ve vzorku žaludečního obsahu

11T 21/2020

byly prokázány látky nitrofurantion (jež je chemoterapeutikum obsažené jako účinná látka ve farmaceutickém preparátu a je indikován při léčbě zánětů a infekci močových cest, močového měchýře a prostaty), telmisartan (jež je látka indikována při léčbě vysokého krevního tlaku působící také preventivně proti infarktu myokardu, cévní mozkové příhodě či nutné hospitalizaci rizikových pacientů v případě srdečního selhání z kardiovaskulárních příčin) a stopy kofeinu s metabolitem (které znalec hodnotí jako vedlejší toxikologicky nevýznamný nálezn).

21. Soudem byly předloženy **listinné důkazy**. Především byl předložen protokol o nehodě v silničním provozu (č. l. 16-57) spolu s náčrtem, fotodokumentací s videodokumentací, který dokumentuje místo dopravní nehody. Rozsah zranění poškozené I.K. je patrný z pitevního protokolu (č. l. 109-125). K upřesnění, případně doplnění údajů důležitých pro trestní řízení vztahující se k místu činu byla dne 23. 10. 2019 realizována prověrka na místě činu (protokol o prověrce na místě spolu s nákresy a videodokumentací na č. l. 409-440).

Dále byly předloženy i další listinné důkazy, a to úřední záznam k vyhodnocení videozáznamu z vozidlové kamery (č. l. 234) předloženého svědkem F., ze kterého se podává, že v čase 16:50:52 hod. došlo ke střetu vozidel poškozené a obžalovaného částečně pod úroveň horizontu ve směru na Citonice. V čase 16:50:59 pak vozidlo obžalovaného zůstalo v konečném postavení po dopravní nehodě v levém poli směrem na Citonice a v čase 16:51:08 je vidět jak poškozený J. vstal v levém silničním příkopu ve směru na Citonice. Vyhodnocen byl i kamerový záznam BČ Milíčovice (úřední záznam na č. l. 236) zálohovaný z kamerového systému firmy JORDAN Transport s.r.o., na kterém je vidět příjezd obžalovaného na BČ Milíčovice, kdy postupně zastavuje v čase 16:42:16 hod. u výdejního stojanu pohonných hmot č. 2 a v čase 16:44:15 odjíždí ve směru na obec Citonice. Jako další byl předložen úřední záznam o vyhodnocení kamerového záznamu (č. l. 237) z kamer města Znojma se zaměřením na směr jízdy poškozené dne 4. 10. 2018 v čase od 17:15 do 18:00 hod., ze kterého je patrná jízda poškozené a svědka V. směrem z ulice Palackého na ulici Jarošova a následně ve směru od centra Znojma na obec Kasárna. Ze zprávy Znojenské dopravní společnosti – PSOTA s.r.o. se podává, že obcí Citonice projely v době spáchání trestních činů dva autobusy, a to ve směru Vranov-Znojmo od 17:33 hod. do 17:34 hod a ve směru Znojmo-Vranov, v 17:17 hod.

Majetková škoda na jízdním kole byla zjištěna z listin od poškozeného M. J. (č. l. 598).

Předložen byl i opis rejstříku trestů (č. l. 690), opis z evidence přestupků (č. l. 689), dále výpis z evidenční karty řidiče (č. l. 284-285), zpráva o pověsti obžalovaného na č. l. 684, a dále příkaz Městského úřadu Moravské Budějovice ze dne 13. 9. 2018 (č. l. 679-683), pracovní hodnocení obžalovaného ze společnosti BOŠ spol. s.r.o. (č. l. 289) a prohlášení pozůstalých poškozených (č. l. 731-735).

Hodnocení důkazů

Na základě shora provedeného dokazování a **vyhodnocení důkazů** jednotlivě i v jejich vzájemné souvislosti, má soud trestnou činnost obžalovaného za bezpečně prokázanou v tom rozsahu, jenž vyplývá ze skutkové věty tohoto rozsudku. Ačkoli i po provedeném dokazování setrval obžalovaný na stanovisku, že ke střetu s vozidlem poškozené došlo v jeho jízdním pruhu, je toto tvrzení spolehlivě vyvráceno provedenými znaleckými posudky. Již znalecký posudek Ing. Jiřího Formana, který byl vyslechnut u hlavního líčení, zcela jednoznačně jako příčinu projednávané nehody označuje nezvládnutí průjezdu zatáčkou ze strany obžalovaného. Jak mimo jiné ve svém posudku uvádí, hraniční rychlost pro bezpečné projetí předmětné zatáčky činí 163 km/h. Na počátku smyku, který vznikl v důsledku překročení této mezní rychlosti, se vozidlo obžalovaného pohybovalo rychlostí 179 km/h. V rámci předmětné dopravní nehody se na vozovce a jejím okolí nacházelo velké množství stop, což je patrné i z pořízené dokumentace a protokolu o nehodě. Znalec soudu

11T 21/2020

vysvětlil, jakým způsobem se zajištěnými stopami pracoval a jeho závěry jsou potvrzeny i znaleckým posudkem Vysokého učení technického v Brně. Znalecký ústav se v části svého posudku zabýval i citovaným znaleckým posudkem Ing. Formana, přičemž v metodách jeho vypracování ani závěrech neshledal žádná pochybení. Není tedy důvodu pochybovat o příčinách předmetné dopravní nehody, když dle znalců by k nehodě nedošlo za situace, pokud by obžalovaný jel v místě nehody rychlostí povolenou, případně alespoň přiměřenou. Na straně poškozené I. K. znalci neshledali žádné pochybení, přičemž z posudku vyplývá, že na jednání obžalovaného neměla vůbec šanci zareagovat. Stran charakteru jízdy obžalovaného od okamžiku vyjetí od čerpací stanice v obci Miličovice do okamžiku dopravní nehody, má soud zásadní informace od svědků P. a O., kteří shodně popsali, jakým způsobem a v jak vysoké rychlosti je obžalovaný oba předjel. Z jejich výpovědi se současně podává, že oba svědci byli nuceni výrazným způsobem zpomalit svou jízdu, aby se před ně obžalovaný „vešel“, neboť hrozil střet s protijedoucím vozidlem svědka F.. Ten podle své vlastní výpovědi i podle výpovědi svědka P. musel nejen výrazněji snížit rychlost jízdy, ale byl nucen se s vozidlem vyhnout doprava na samé rozhraní zpevněné vozovky a krajnice. Sám svědek P. k tomu uvedl, že viděl, jak se od kol svědka F. v tom okamžiku prášilo. I svědek L. jasně uvedl, že pokud by nereagoval bržděním, došlo by k dopravní nehodě. Byť k uvedenému riskantnímu manévru ze strany obžalovaného došlo podle všeho na jiném úseku, než tvrdí obžaloba, která zjevně vycházela z osamocené výpovědi svědka O., který místo předjíždění obžalovaným určil odlišně od zbývajících tří svědků, na podstatě nebezpečného jednání ze strany obžalovaného to ničeho nemění. Obžalovaný sice měl v daném místě výhled do protisměru, vzhledem k rychlosti, kterou se pohyboval, však mátl protijedoucí řidiče (jak vyplývá ze znaleckého posudku), neboť ti neměli důvod předpokládat, že v daném místě jiný řidič tak hrubým způsobem porušuje dopravní předpisy. Obžalovaný v daném místě vytvořil situaci, která bezprostředně hrozila vznikem hromadné dopravní nehody. Když mu bylo jasné, že s vozidly v protisměru hrozí střet, za pomoci tzv. „myšky“ se snažil na poslední chvíli vtěsnat před vozidlo svědka O., přičemž donutil k náhlému a nestandardnímu manévru i svědka F. v protisměru. Na včasnou a správnou reakci svědka O. navazovala správná a včasná reakce svědka P. a pokud by k ní nedošlo, hrozil náraz do zadní části vozidla svědka O.. Totéž lze konstatovat o řidičích z protisměru. Svědek F. se snažil hrozící nehodě vyhnout úhybným manévrem mimo vozovku a snížením rychlosti a pokud by na toto jeho počínání správně nezareagoval svědek L., i v protisměru by hrozila kolize obou svědků. Toto vše se odehrávalo současně a na relativně malém prostoru, ve kterém se všechna vozidla míjela. S ohledem na šířku vozovky v daném místě je téměř jisté, že pokud by pouze jeden z řidičů, které obžalovaný v daném místě ohrozil, zareagoval nesprávně, bezprostředně hrozila hromadná dopravní nehoda. Na právní kvalifikaci jednání obžalovaného má samozřejmě vliv i skutečnost, že svědek F. vezl ve svém autě další dvě osoby. Velmi krátce poté, co obžalovaný ohrozil celkem 6 osob svým hazardním a bezohledným předjížděním, došlo k tragické nehodě s vozidlem poškozené I.K.. Vzhledem k extrémní rychlosti vozidla obžalovaného v okamžiku střetu a rychlosti jízdy vozidla poškozené, kdy vlivem tečného střetu s částečným překrytím došlo téměř k součtu nárazových rychlostí, měl střet obou vozidel charakter exploze. O tom ostatně svědčí nejen jejich deformace a destrukce, ale i množství částí, které se při střetu od vozidel odpoutaly a byly rozeseté v okolí dopravní nehody nejen na vozovce, ale i v jejím okolí. Bylo jen dílem náhody, kterou obžalovaný nemohl ovlivnit, že některý z letících komponentů nezasáhl svědka J., který v okolí místa nehody právě projížděl na kole. V této souvislosti soud podotýká, že z vozidla Volvo byl mimo jiné vytržen motor, který se po jistou dobu nekontrolovaně pohyboval po vozovce, v důsledku střetu se v okolí nehody nekontrolovaně pohybovaly i relativně velké kusy karoserie, kolo z vozidla poškozené i s uchycením (což soud uvádí pouze pro ilustraci) a dále velké množství jiných částí obou vozidel, které s ohledem na svoji hmotnost a kinetickou energii byly způsobilé svědka J. vážně zranit, eventuálně usmrtit. Včasnou a správnou reakci svědka nelze hodnotit ve prospěch obžalovaného. Z připojeného správného rozhodnutí je pak zřejmé, že obžalovanému od 26. 9.2018 běžel trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců. V neposlední řadě byl proveden důkaz výsledkem znalce z oboru

11T 21/2020

zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, MUDr. Zeleného, který soudu podrobně vysvětlil, z jakého důvodu je nutno mít za to, že v době dopravní nehody se v krvi obžalovaného nacházelo minimálně 1,00 g / Kg alkoholu. Soud zamítl návrh obhajoby na vypracování dalšího znaleckého posudku z oboru silniční dopravy za účelem analýzy předmětné nehody jako nadbytečný. Znalecký posudek z oboru silniční dopravy, který se zabýval stejnou problematikou, byl potvrzen znaleckým ústavem a v tomto ohledu nepanují žádné pochybnosti.

Oproti podané obžalobě soud ve skutkové větě upravil místo, kde došlo ze strany obžalovaného k ohrožení čtyř vozidel při nebezpečném předjíždění. Jelikož toto místo označil toliko svědek O., zatímco svědci P., L. a F. se shodli na jiném, které je pro obžalovaného výhodnější (absence podélné čáry souvislé), vyšel soud z jejich výpovědí. Taktéž bylo ze skutkové věty vypuštěno najetí na vyvýšený dlážděný dopravní stín. Tuto skutečnost uvedl svědek P. v rámci podání vysvětlení, ovšem nikoli už v procesně použitelné svědecké výpovědi, která byla soudem přečtena.

Právní kvalifikace

Co se týče **právní kvalifikace** jednání obžalovaného, na jeho straně spatřuje soud naplnění veškerých zákonných znaků skutkové podstaty zvláště závažného zločinu obecné ohrožení podle § 272 odst. 1, odst. 2 písm. d) tr. zákoníku. Dle konstantní judikatury zákonný znak tohoto trestného činu spočívající v tom, že pachatel „vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví“, lze naplnit nejen tím, že větší počet osob (nejméně 7 – viz č. 39/1982 Sb., rozh. tr.) je konkrétně a bezprostředně ohrožen ve stejném okamžiku, nýbrž i tehdy, jsou-li takto ohroženy v krátkém časovém intervalu postupně jediným, souvislým a nedělitelným jednáním pachatele. Taková situace může spočívat například v tom, že pachatel jako řidič osobního motorového vozidla během pronásledování policejními vozidly jede v centru města i mimo obec extrémně nepřiměřenou rychlostí, touto rychlostí na červené světelné znamení projede několik frekventovaných křižovatek, předjíždí vozidla z různých stran, a to i v odstavném pruhu, dále pak znenadání opakovaně zabrzdí se snahou vyvolat hromadnou kolizi ostatních vozidel apod., přičemž v souhrnu těchto okolností vytvoří stav živelnosti a záměrně jej udržuje.

Po opakovaných vyšetřovacích pokusech dospěl znalecký ústav k závěru, že obžalovaný v úseku od výjezdu z čerpací stanice do místa střetu (dráha dlouhá 4,6 km) v průměru o 2/3 překročil průměrnou rychlost dosaženou při průjezdu daným úsekem při dodržení rychlostních limitů. Jak vyplývá ze znaleckého posudku Vysokého učení technického v Brně, jízda obžalovaného trvala poměrně krátce (2:45 až 2:50 minut). Extrémně vysoká rychlost, kterou se obžalovaný po relativně krátkou dobu na úseku dlouhém 4,6 km pohyboval, pak zcela zjevně naplňuje znak živelnosti a neovladatelnosti ve smyslu citovaného zákonného ustanovení. Při tak extrémně vysoké rychlosti totiž výrazně narůstá brzdná dráha vozidla, tudíž i možnost jeho řidiče reagovat na případný náhlý podnět. Současně roste i jeho kinetická energie, což bylo ostatně patrné ze dvou zcela zdevastovaných vozidel po dopravní nehodě a z okolí dopravní nehody posetého jejich troskami. Tragická nehoda s ohrožením svědka J. se odehrála bezprostředně po ohrožení ostatních účastníků silničního provozu (svědek O. krátce po nebezpečném manévru obžalovaného v dálce spatřil předmětnou dopravní nehodu). Jednání obžalovaného tedy z pohledu soudu naplnilo jak zákonem předvídaný znak neovladatelnosti a živelnosti, ale i ohrožení celkem 7 osob na životě a zdraví, a to v krátkém časovém intervalu jedním souvislým jednáním obžalovaného. Jízda motorovým vozidlem zjištěnou rychlostí nejen v obci (v obci Citonice se obžalovaný pohyboval rychlostí nejméně 70 km/h, mj. v místě zastávek veřejné dopravy), ale zvláště na úzké okresní silnici se zatáčkami má povahu tzv. jiného nebezpečného jednání, které je srovnatelné s požárem, povodní, škodlivým účinkem výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil, jak to má na mysli trestní zákoník. Je nepochybné, že obžalovaný ve vztahu k tomuto zákonnému znaku jednal ve formě přímého úmyslu ve smyslu § 15 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, protože mu nic nebránilo jet podle předpisů, které však v rámci trestné činnosti porušovat chtěl. Ve vztahu

11T 21/2020

k naplnění znaku kvalifikované skutkové podstaty ve smyslu § 272 odst. 2 písm. d) tr. zákoníku (způsobení smrti jiné osoby) jednal podle názoru soudu přinejmenším ve formě vědomé nedbalosti ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, neboť jako bývalý řidič z povolání věděl, že pokud se bude v daném místě pohybovat s vozidlem rychlostí, která je za hranicí jeho ovladatelnosti, může dojít k tragické dopravní nehodě a bez přiměřených důvodů spoléhal, že se tak nestane. Tím, že obžalovaný nerespektoval trest zákazu činnosti pravomocně uložený správním orgánem, naplnil současně veškeré zákonné znaky skutkové podstaty maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Oproti podané obžalobě hodnotil soud jednání obžalovaného i jako přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) tr. zákoníku, neboť podle závěrů znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, se v jeho krvi v době dopravní nehody nacházelo nejméně 1,00 g / kg alkoholu, což je podle závěrů lékařské vědy stav, kdy žádný, ani nadprůměrně disponovaný řidič, není schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo. Obžalovaný navíc v důsledku tohoto stavu způsobil dopravní nehodu. Přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku i přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, odst. 2, písm. a) tr. zákoníku se obžalovaný dopustil beze sporu ve formě přímého úmyslu podle § 15 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Jak vyplývá ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, v době trestné činnosti byl obžalovaný s ohledem na svůj věk i duševní stav plně trestně odpovědný. Míra společenské škodlivosti jeho jednání je mimořádně vysoká. Obžalovaný hrubým způsobem porušil důležitý zájem společnosti na ochraně života, zdraví a majetku občanů, taktéž zájem na ochraně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a na respektování rozhodnutí státních orgánů.

Odůvodnění výroku o trestu a náhradě škody

Při úvahách o **druhu a výši trestu** hodnotil soud veškerá zákonná kritéria uvedená v § 38 a 39 tr. zákoníku. Hodnotil i osobu obžalovaného, k němuž zjistil, že je svobodný, bez pracovního poměru, bezdětný. V současné době žije u rodičů, kde se zotavuje z následků projednávané dopravní nehody. Soud hodnotil i polehčující a přitěžující okolnosti. Je nutno s politováním konstatovat, že na straně obžalovaného polehčující okolnosti zcela absentují. Obžalovaný se k zavinění tragické dopravní nehody nedoznává, a to ani pod tíhou dvou znaleckých posudků zpracovaných za účelem zjištění její příčiny. Obžalovaný se nepokusil kontaktovat rodinu poškozené I.K., ani neučinil žádné kroky vedoucí k odstranění škodlivých následků jeho jednání. Teprve v rámci závěrečné řeči vyjádřil pozůstalé rodině upřímnou soustrast a lítost nad svým jednáním. Za upřímnou lítost ve smyslu § 41 písm. o) tr. zákoníku považuje judikatura lítost vážně míněnou a vyjadřující vlastní postoj pachatele k jím spáchanému trestnému činu. Klade se zde tedy důraz na skutečnost, že nestačí pouhý formální projev lítosti (např. prohlášením v průběhu trestního stíhání, ale požaduje se kvalitativně vyšší projev vnitřního postoje pachatel k vlastnímu trestnému činu, a to na základě chování pachatele po činu). Jak vyplývá ze znaleckého posudku z oboru psychologie, obžalovaný prožívá především sebelítost. Obžalovanému nesvědčí ani dosavadní bezúhonnost. V opisu rejstříku trestů má totiž tři zahlazené záznamy o předchozích odsouzeních, které sice nemohou být hodnoceny k jeho tíži jako přitěžující okolnost, ale jeho bezúhonnost je toliko formální a nikoliv ve smyslu důležité polehčující okolnosti. Naproti tomu na jeho straně spatřuje soud několik přitěžujících okolností. Jednak je to skutečnost, že obžalovaný svým jednáním spáchal více trestných činů (§ 42 písm. n) tr. zákoníku). Co se týče požitého alkoholu, ten soud jako přitěžující okolnost nehodnotí, neboť je již součástí právní kvalifikace jednání obžalovaného. Stejně tak není jako přitěžující okolnost hodnocena skutečnost, že obžalovaný svým jednáním ohrozil celkem 7 osob a další osobu usmrtil, neboť by se taktéž jednalo o dvojí přičítání těžké skutečnosti k tíži pachatele. Nicméně při úvahách o konkrétní výměře trestu nemohl soud odhlédnout zejména od zcela zbytečné smrti I.K., která zemřela v nejlepších letech svého života, na vrcholu sil a bez vlastního zavinění. Jako přitěžující okolnost hodnotí soud

11T 21/2020

skutečnost, že obžalovaný je navzdory svému relativně mladému věku řidičem krajně neukázněným. Svědčí o tom již 11 záznamů v evidenční kartě řidiče za úmyslné přestupky v dopravě. Jeho bezohlednost a pohrdání pravidly silničního provozu se tedy pravděpodobně odrazily v nyní projednávané věci a jeho nekázeň a bezohlednost v silniční dopravě tak vygradovala. Obžalovaný, ačkoli věděl, že se má dostavit k pracovnímu pohovoru, nejprve konzumoval alkoholické nápoje. Činil tak za situace, kdy neměl domluvený odvoz z místa bydliště do Znojma. Když odvoz podle svého vyjádření nesehnal, sedl s téměř hodinovým zpožděním do vozidla, ačkoli mu bylo řízení motorových vozidel kvůli pozitivnímu drogovému testu krátce předtím na 1 rok zakázáno. Přitom stačilo, pokud by uložený trest zákazu činnosti řádně respektoval a za dané situace se z pracovního pohovoru omluvil. Obžalovaný však navíc sedl za volant pod vlivem alkoholu, což je další okolnost, která každému slušnému člověku zabraňuje vozidlo řídit. Za situace, kdy mu tyto dvě okolnosti výslovně zakazovaly vozidlo řídit, se s ním pohyboval po veřejných komunikacích stylem bezohledného silničního piráta. Pokud by bylo možné si hypoteticky představit situaci, že byl pro něj údajný pracovní pohovor natolik důležitý, že se za daných okolností rozhodl porušit uložený zákaz činnosti a zákaz řídit vozidlo pod vlivem alkoholu, měl se v silničním provozu pohybovat zvýšeně opatrně až úzkostlivě, aby za daných okolností nikomu neublížil a neupozornil na sebe policii. Obžalovaný však jednal zcela opačně, což svědčí o jeho mimořádné aroganci, bezohlednosti a pohrdání nejen právními normami, ale i životy a zdravím spoluobčanů. Jelikož účelem trestního řízení je nejen napravit pachatele trestné činnosti (přičemž obžalovaný má evidentně k páčání trestné činnosti a jinému porušování zákona sklony), ale důležitou roli má i složka represivní, generálně-preventivní a satisfakční, považuje soud uložení výrazného trestu odnětí svobody za nezbytné i z pohledu pozůstalé rodiny poškozené I.K.. Bylo prokázáno, že její ztráta rodinu hluboce zasáhla. Z předložených důkazů přitom vyplývá, že se jednalo o rodinu štěstnou a soudržnou, která byla bezohledným jedním obžalovaného nenávratně rozbita. V době, kdy v silniční dopravě narůstá počet tragických dopravních nehod způsobených zejména bezohlednou rychlou jízdou, je výše uloženého trestu důležitá i z pohledu generální prevence. Proto soud v plném rozsahu akceptoval návrh krajské státní zástupkyně a uložil trest přesně v polovině zákonné trestní sazby § 272 odst. 2 tr. zákoníku (8- 15 let) ve výměře 11 let a 6 měsíců, neboť tato výměra trestu je způsobilá naplnit veškerá shora naznačená kritéria. Trest byl ukládán jako úhrnný dle § 43 odst. 1 tr. zákoníku. Ve smyslu § 56 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku byl obžalovaný pro výkon uloženého testu zařazen do věznice se zvýšenou ostrahou, neboť mu byl uložen trest odnětí svobody ve výměře přesahující 8 let.

Obžalovaný je řidičem, který soustavně pohrdá pravidly silničního provozu a v nyní projednávané věci se dopustil mimořádně závažné trestné činnosti v silniční dopravě, která výrazně vybočuje z běžného rámce soudní agendy na tomto poli. Ve smyslu § 73 odst. 1, odst. 2 tr. zákoníku soud proto obžalovanému uložil i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu, a to na maximální možnou výměru v trvání 10 roků, neboť obžalovaného považuje za řidiče nebezpečného a agresivního, kterému je nutno po co nejdelší dobu zamezit v účasti v silničním provozu.

K trestnímu řízení se řádně a včas připojil poškozený M.J.s nárokem na náhradu škody ve výši 59 999 Kč za opravu kola, které bylo poškozeno jeho instinktivním vjetím do příkopu v souvislosti s dopravní nehodou. Nárok na náhradu škody tento poškozený řádně doložil a tento byl i ze strany obžalovaného uznán. Proto soudu nebránilo ničeho, aby ve smyslu § 228 odst. 1 tr. řádu rozhodl o povinnosti obžalovaného nahradit poškozenému M.J. způsobenou škodu v plném rozsahu.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání do osmi dnů od jeho doručení k Vrchnímu soudu v Olomouci prostřednictvím Krajského soudu v Brně. Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoliv výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci a 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 (§ 246 odst. 1, odst. 2 tr. řádu).

Odvolání musí být v zákonné lhůtě případně v další lhůtě určené předsedou senátu odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou rozsudku nebo řízení které mu předcházelo vytýkány. Státní zástupce je povinen uvést, zda odvolání podává ve prospěch či neprospěch obžalovaného. (§ 249/ 1, 2 tr. řádu)

Odvolacím soudem bude odmítnuto odvolání, které nesplňuje náležitosti obsahu odvolání. (§ 253 odst. 3 tr. řádu)

Brno 3. prosince 2020

Mgr. Martin Vrbík, v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje L. Galochová