



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ostravě rozhodl ve veřejném zasedání konaném dne 23. září 2021, v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Milana Ihnáta a soudců JUDr. Jaroslavy Miketové a Mgr. Petra Tajduse, o odvolání **obžalovaného: Josef B., narozený xxx**, proti rozsudku Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 9. listopadu 2020, č. j. 5 T 60/2018-396,

**takto:**

Z podnětu odvolání obžalovaného Josefa B. se podle § 258 odstavec 1 písmeno a), b) trestního řádu **zrušuje** napadený rozsudek v celém rozsahu a za podmínek § 259 odstavec 3 písmeno a), b) trestního řádu se nově rozhoduje, že

Obžalovaný

**Josef B.**, narozený xxx v xxx, okres xxx, nezaměstnaný, trvale bytem xxx, zdržuje se na xxx,  
**se podle § 226 písmeno b) trestního řádu**

**zprošťuje**

obžaloby státního zástupce Okresního státního zastupitelství ve Frýdku-Místku ze dne 7. 11. 2018, č. j. 1 ZT 103/2018-19, pro skutek, že

dne 3. 5. 2018 v 10:35 hodin v katastru obce Šenov v obvodu působnosti Okresního soudu ve Frýdku-Místku řídil po silnici I. třídy č. 11 ve směru od Havířova na Ostravu nákladní motorové vozidlo tovární značky Renault Midliner, RZ xxx, kdy při jízdě v pravém jízdním pruhu v km 294,867 při předjíždění motocyklu tovární značky Jawa 50M, RZ xxx, řízeného Petrem M., nar. xxx, jedoucím ve shodném směru jízdy po zpevněné krajnici, se v rozporu s ustanovením § 4 písmeno a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, když neponechal od předjížděného motocyklu dostatečný boční odstup, v důsledku čehož pravou přední částí jím řízeného vozidla do motocyklu narazil ve chvíli, kdy tento přešel ze zpevněné krajnice do pravého jízdního pruhu, v důsledku čehož došlo k pádu motocyklu na zem a ke zranění motocyklisty Petra M. spočívající v mnohačetných zlomeninách skeletu hrudníku a pánve, zhmoždění plic, sleziny a ledvin a mnohačetných oděrkách kůže a tržně zhmožděných ran s následným rozvinutím úrazově krvácivého šoku, kterému dne 3. 5. 2018 při převozu z Nemocnice Havířov do Fakultní nemocnice v Ostravě-Porubě podlehl,

**tedy**

měl jinému z nedbalosti způsobit smrt a čin spáchat proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

**čímž měl spáchat**

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

**neboť v obžalobě označený skutek není trestným činem.**

**Odůvodnění:**

1. Rozsudkem Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 9. 11. 2020, č. j. 5 T 60/2018-396, byl obž. Josef B. uznán vinným přechinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku a za to byl podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 1 roku, jehož výkon byl podle §§ 81 odst. 1, 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 20 měsíců. Podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku byl obžalovanému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 1 roku.
2. Proti citovanému rozsudku podal včas a řádně odvolání obžalovaný, v jehož písemném odůvodnění vypracovaném obhájcem uvedl, že odvolání zaměřuje proti výroku o vině i trestu. Uvedl, že i přes opětovné rozhodnutí okresního soudu setrvává na své nevině, zejména pak na své obhajobě, že není odpovědný za předmětnou dopravní nehodu, ale hlavně není odpovědný za následek, který u poškozeného nastal, tedy smrt, když je nadále přesvědčen, že okresní soud opět nezjistil skutkový stav v takovém rozsahu, jaký mu ukládá zákon, aby tak o jeho úplnosti a správnosti nebylo důvodných pochyb. Namítá, že okresní soud i přes výslovný požadavek

Shodu s prvopisem potvrzuje Lucie Trojanová.

obhajoby rezignoval na svou povinnost úplně zjistit skutkový stav, který tvoří podklad pro rozhodnutí, konkrétně pak má na mysli veškerou lékařskou dokumentaci k postupu záchranných složek vůči poškozenému, když okresní soud z neznámého důvodu odmítl obstatat stěžejní důkaz, a to lékařskou zprávu či záznam z hospitalizace obviněného na oddělení Urgentního příjmu Městské nemocnice s poliklinikou v Havířově. Okresní soud vyhověl požadavkům krajského soudu a ustanovil znalce z oboru zdravotnictví, odvětví traumatologie a urgentní medicíny, MUDr. Štětinu. Znalec se vyjadřoval k otázkám, které spadaly do odvětví chirurgie a soudního lékařství, když nemá příslušnou odbornou specializaci na zodpovězení takových otázek. Znalec rovněž neměl k dispozici všechny nezbytné podklady pro zpracování znaleckého posudku, zejména propouštěcí zprávu z hospitalizace poškozeného Petra M. z oddělení urgentního příjmu MNSP v Havířově ze dne 3. 5. 2018 v čase od 11:20 do 13:28 hod., včetně všech lékařských záznamů pořízených poškozenému na urgentním příjmu, a dále dokumenty z oddělení ARO této nemocnice. Okresní soud tento důkazní návrh obhajoby ignoroval a uvedené zprávy si nevyžádal. Jelikož znalec neměl k dispozici shora uvedené zprávy, nemohl vypracovat řádně znalecký posudek. Navrhovaný důkaz má zásadní vliv na právní kvalifikaci protiprávního jednání obžalovaného. Okresní soud se ve svém odůvodnění odvolal na závěry shora uvedeného znalce, který při zpracování posudku však neměl k dispozici všechny důkazy, proto je jeho znalecký posudek a na něj navazující závěry okresního soudu nepřezkoumatelný. Okresní soud zamítl (č. l. 392) návrh obhajoby na doplnění dokazování (č. l. 371, 372), přičemž žádným způsobem neodůvodnil, proč tyto důkazní návrhy zamítá, čímž rezignoval na jednu ze svých zásadních procesních povinností. Obhajoba dále namítá, že znalec z oboru dopravy Ing. Škandera vycházel z nesprávných a procesně nepoužitelných výpovědí obžalovaného a svědků, zejména z úředních záznamů o podaném vysvětlení. Ignoroval výpověď obžalovaného z přípravného řízení a výpovědi svědků z řízení před soudem, které jsou jediné použitelné. Rovněž znalec neohledal místo dopravní nehody a motocykl. Neměl tedy dostatek objektivních vstupních informací pro vytvoření znaleckého posudku. Pokud se jedná o určení místa střetu dle stopy na silnici označené znalcem jako dřecí stopa, nelze jednoznačně určit, že se jedná o místo střetu. Znalec vycházel pouze z tvrzení policie. Jelikož znalec neohledal motocykl, nemohl určit, kterou částí motocyklu byla dřecí stopa na vozovce zanechána, to vše navíc za situace, když motocykl byl po střetu odhozen a měl skončit po několika přemetech mimo vozovku. Dřecí stopy mohly být vytvořeny různými částmi motocyklu, v důsledku čehož je jasné, že místo, kde se nachází dřecí stopa, není totožné s místem srážky. Ke srážce mohlo dojít v jiných místech a v jiné vzdálenosti od pravého okraje vozovky a pod jiným úhlem či natočení motocyklu. Znalec nebyl schopen na tyto otázky řádně odpovědět, neboť vycházel z neobjektivních a neověřitelných informací. S ohledem na nepoškozenou zadní stavbu motocyklu poškozeného má za to, že závěry znalce o souběžně jedoucím motocyklu s vozidlem obžalovaného jsou nesprávné. Obhajoba se domnívá, že v okamžiku střetu motocykl křížil dráhu jízdy obžalovaného pod ostrým úhlem, neboť po střetu zůstala nepoškozená zadní stavba a kolo motocyklu. Znalec navíc dospěl k závěru, že v době, kdy motocyklista přešel ze zpevněné krajnice do pravého jízdního pruhu, obžalovaný nebyl schopen střetu zabránit. Navrhuje, aby rozsudek okresního soudu byl zrušen a věc vrácena k doplnění dokazování a novému rozhodnutí, navrhl, aby bylo doplněno dokazování kompletní zdravotnickou dokumentací poškozeného z Nemocnice Havířov, zejména přijímací a propouštěcí zprávou z oddělení urgentního příjmu a necht' je vypracován nový posudek znalcem z oboru zdravotnictví, oboru zdravotnictví, odvětví urgentní medicíny. Namísto je rovněž odstranit nedostatky a chyby znaleckého posudku z oboru dopravy, a to vypracováním revizního znaleckého posudku.

3. Odvolání bylo podáno včas (§ 248 odst. 1 tr. ř.), oprávněnou osobou (§ 246 odst. 1 písm. b) tr. ř.) a mělo zákonem předepsané náležitosti (§ 249 tr. ř.). Nebylo shledáno zákonných důvodů pro jeho zamítnutí podle § 253 odst. 1 tr. ř., případně odmítnutí podle § 253 odst. 3 tr. ř.
4. Krajský soud v Ostravě jako soud odvolací (§ 252 tr. ř.) přezkoumal podle § 254 tr. ř. zákonnost a odůvodněnost výroků napadeného rozsudku, proti nimž bylo podáno odvolání a správnost řízení,

kteří jim předcházelo, a to jak z hlediska vytýkaných vad, tak z hlediska vad, které sice odvoláním vytýkány nebyly, avšak měly vliv na správnost výroků, proti nimž bylo podáno odvolání. Jelikož podané odvolání směřovalo proti všem výrokům, bylo povinností odvolacího soudu přezkoumat všechny výroky rozsudku vztahující se k odvolateli.

5. Po provedeném přezkumu dospěl odvolací soud k závěru, že napadený rozsudek trpí vadami spočívajícími v tom, že v řízení byla porušena ustanovení, jimiž se má zabezpečit objasnění věci, neboť okresní soud v hlavním líčení neodstranil podstatné rozpory mezi výpovědí obžalovaného z přípravného řízení a hlavního líčení a dále nepředložil znalci k doplnění znaleckého posudku procesně použitelné důkazy, které byly získány až po zahájení trestního stíhání (znalec vycházel z úředních záznamů o podaném vysvětlení). Okresní soud se nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí, kdy vznikly pochybnosti o správnosti skutkových zjištění ohledně přezkoumávané části rozsudku. Okresní soud porušil ust. § 2 odst. 5 tr. ř., neboť nezjistil skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a v rozsahu, který je nezbytný pro rozhodnutí soudu. Krajský soud dále nesouhlasí se způsobem hodnocení důkazů, které je v rozporu s ust. § 2 odst. 6 tr. ř. V důsledku tohoto pochybení nedospěl okresní soud ke správnému závěru týkajícího se protiprávního jednání obžalovaného, tedy zdali je možno učinit bez důvodných pochybností závěr o tom, že skutek, pro nějž je obžalovaný trestně stíhán, je trestným činem. Okresní soud se zcela nevypořádal s průběhem nehodového děje, zejména možnostmi obžalovaného a poškozeného zabránit vzniku dopravní nehody, když v tomto směru neprovedl dostatečné dokazování výsledkem obžalovaného a odstraněním rozporů mezi jeho výpověďmi a výsledkem znalce z oboru doprava Ing. Miroslava Škandery a jeho závěry nevyhodnotil v kontextu s dalšími provedenými důkazy. Okresní soud dospěl k závěru, že obžalovaný porušil ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu, když si neponechal od projíždějícího motocyklu dostatečný boční odstup, v důsledku čehož došlo ke sražení motocyklu, zranění motocyklisty, který utrpeným zraněním podlehl, tento závěr je nutno vyhodnotit jako nesprávný. Z těchto důvodů krajský soud napadený rozsudek z podnětu odvolání obžalovaného zrušil v celém rozsahu dle § 258 odst. 1 písm. a), b) tr. ř. a sám ve věci nově rozhodl za podmínek § 259 odst. 3 písm. a), b) tr. ř. Rozhodl na základě skutkového stavu věci, který zjistil po hodnocení důkazů provedených okresním soudem a po opětovném provedení a hodnocení důkazů, které již byly provedeny v hlavním líčení, neboť se jedná o důkazy podstatné pro skutkové zjištění krajského soudu.
6. S ohledem na uplatněné odvolací námítky obžalovaného krajský soud doplnil u veřejného zasedání dne 23. 9. 2021 dokazování. Za účelem odstranění rozporů ve výpovědích obžalovaného soud u veřejného zasedání vyslechl obžalovaného, který využil svého zákonného práva a odmítl vypovídat. V přípravném řízení (č. l. 109-112) uvedl, že jel po ul. Rudné směrem do Ostravy a 100 m před sebou viděl motocyklistu jedoucího v odstavěném pruhu po pravé straně ve směru jeho jízdy ve vzdálenosti půl až jeden metr od bílé čáry. V průběhu jízdy si kontroloval vzdálenost motocyklisty a svého vozidla. Když se přiblížil k motocyklistovi, tento nedal znamení o změně směru jízdy, a to ani světelné ani rukou, a náhle vybočil vlevo od pravé vodící čáry, kdy přešel ze zpevněné krajnice do pravého jízdního pruhu. Neví, kterou částí vjel motocyklista do pruhu, snažil se na něj reagovat vybočením, ale neměl místo, neboť na jeho úrovni vlevo byla vozidla, která ho předjížděla. Došlo ke střetu a předním pravým nárazníkem do motocyklisty narazil. Neví, kde přesně do motocyklu narazil, motocyklista dopadl do příkopu. On osobně pomalu dobrzdil a zastavil na pravé straně na krajnici. Jel rychlostí okolo 70 km/hod. Připadalo mu, že u motocyklisty došlo k nekontrolovanému manévru, neměl motorku plně pod kontrolou. Do té doby jel ve stejné vzdálenosti vpravo od pravé vodící čáry. V hlavním líčení (č. l. 250, 251) obžalovaný uvedl, že motocyklista jel ve vzdálenosti 1 až 1,5 m od pravé vodící čáry. On osobně jel rychlostí 70 až 80 km/hod. v pravém jízdním pruhu a od pravé vodící čáry měl odstup asi 0,5 m. Vzdálenost mezi motorkou a autem odhaduje asi na 2 m. Do doby změny směru jízdy motocyklu byla boční vzdálenost mezi autem a motocyklem stále stejná. Když se přiblížil k motocyklistovi na vzdálenost asi 2 m, tento změnil směr vlevo a vjel do jeho koridoru jízdy. Řidič motocyklu neukázal znamení

o změně směru jízdy. Narazil do motocyklisty pravým rohem vozidla, asi narazil do středu motocyklu. Reagoval na pohyb motocyklisty tak, že nákladní auto mohlo vybočit mírně doleva 20 až 30 cm. Před střetem nebrzdil, neměl možnost nijak reagovat na vybočení motocyklisty. Nenarazil do zadní části motocyklu, došlo k příčnému nárazu do jeho levé zadní části.

7. Krajský soud dále nechal vypracovat doplněk znaleckého posudku z oboru doprava, odvětví silniční doprava, znalce Ing. Miroslava Škandery, kdy znalci byly poskytnuty procesně použitelné důkazy, a to výpověď obžalovaného z přípravného řízení a hlavního líčení, jakož i protokoly z hlavních líčení obsahující výsledky jednotlivých svědků. Znalec vypracoval doplněk znaleckého posudku, ke kterému byl vyslechnut ve veřejném zasedání dne 23. 9. 2021. Uvedl, že měl k dispozici spis z přípravného řízení a následně protokoly z hlavního líčení, včetně výpovědi obžalovaného. Vycházel z toho, že pokud jel řidič motocyklu do 0,5 m od pravé vodící čáry, řidič jej viděl na vzdálenost 100 m, byl schopen najet ke středu vozovky a tímto dodržet bezpečný odstup. Kdyby řidič motocyklu jel 1 m od vodící čáry a automobil jel asi 0,5 m vlevo od vodící čáry, tak bezpečná vzdálenost byla postačující, bylo to skoro 1,5 m. Řidič nákladního vozidla předjížděl motocykl, který se pohyboval na zpevněné krajnici a nemusel tedy dělat žádná opatření k tomu, aby se mu vyhnul. Provedl propočty a zjistil, že pokud řidič motocyklu při rychlosti 50 km/hod. začal měnit směr jízdy vlevo směrem k vodící čáře a potom do průběžného jízdního pruhu, tak k tomuto potřeboval dráhu 19,5 m, toto je průměr ze dvou hodnot, a to kolem 21 m a potom okolo 17 m. Řidič nákladního vozidla v té době měl být při rychlosti 81 km/hod. ve vzdálenosti 32 m. Tato vzdálenost mu nepostačovala k zabrzdění vozidla z této rychlosti jízdy. Nebyl schopen za tohoto stavu zabránit střetu s motocyklistou. Pokud jel motocyklista 1 m vpravo od vodící čáry, řidič nebyl schopen při jeho rychlosti jízdy, kterou jel, reagovat na pohyb motocyklisty a nebyl schopen zabránit střetu. Vzdálenost mezi automobilem a motocyklem okolo 1,5 m je dle nejnovějších výzkumů vzdáleností bezpečnou. Automobil i motocykl nikdy nejedou po přímce, jedou po vlnovce. Sinusoidy pohybu se mohou teoreticky přibližovat, a to tak, že může dojít i ke střetu, a proto vzdálenost 1,5 m postačuje k tomu, aby se vozidla při vzájemných pohybech minula. V nyní projednávané věci se však jedná o vybočení. Řidič nákladního vozidla s ohledem na rychlost 81 km/hod. a vzdálenost cca 32 m před střetem, reakční dobu 0,8 s a náběh brzdného účinku 0,5 s, případně otočení volantu, kdy automobil reaguje zhruba 0,27 s, nebyl schopen nic udělat a zabránit střetu. Obžalovaný, stejně jako poškozený řidič motocyklu se mohli vzájemně vidět. Řidič motocyklu se mohl před vybočením pootočit a mohl vidět nákladní automobil, stačilo, aby pokračoval po krajnici a poté přešel do pravého jízdního pruhu. Z provedených důkazů nevyplývalo nic, co by vedlo řidiče motocyklu k nucené změně směru jízdy. K opakovaným dotazům znalec uvedl, že pokud se jedná o svědky, kteří jeli vedle nákladního automobilu a za nákladním automobilem, tak s ohledem na rychlosti jízdy, místo, ve kterém se vozidla svědků nacházela, jejich výhledové poměry a skutečnost, že se věnovali řízení svého motorového vozidla, tak nemuseli vidět jízdu motocyklu. Skutečnost, že obžalovaný po střetu nepočal prudce brzdit a ihned nezastavil, ale zastavoval plynulým způsobem bez prudkého brzdění, kdy sjel k pravé krajnici, není běžnou reakcí, ale z technického pohledu toto není problém, konečná poloha byla zadokumentována policií po nehodě.
8. Návrh zmocněnce poškozených, aby byl proveden vyšetřovací pokus, zdali svědci Martin N. a Petr P. mohli vidět motocyklistu a v jaké vzdálenosti, a zdali tento jel ve vzdálenosti 1,5 až 2 m od vodící čáry a byl viditelný, byl jako nadbytečný zamítnut, když v daném případě uvedeným důkazem nemůžou být zjištěny žádné skutečnosti důležité pro rozhodnutí ve věci. Vyšetřovací pokus by sloužil pouze k možnému prověření věrohodnosti výpovědi svědků, ale nebylo by možno z něj zjistit žádné skutečnosti, které by měly vliv na technické hodnocení průběhu dopravní nehody. Jestliže svědci ve svých výpovědích uvedli, že motocyklistu neviděli, provedeným vyšetřovacím pokusem není možno nahradit obsah jejich možné výpovědi o způsobu jízdy motocyklisty. Nelze opomenout, že v průběhu jízdy se svědci nepochybně věnovali řízení svých motorových vozidel a

sledovali situaci před svým motorovým vozidlem a nemuseli zahlédnout jízdu motocyklu řízeného poškozeným.

9. Návrh obhajoby na doplnění dokazování vyžádáním kompletní zdravotnické dokumentace poškozeného z Nemocnice v Havířově a vypracováním nového znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví urgentní medicíny, byl shledán nadbytečným. Po doplnění dokazování měl krajský soud dostatek důkazů, aby byl schopen správně zjistit skutkový stav a jakékoliv další opatřování důkazů navrhovaných obhajobou by bylo nadbytečné a protahovalo by trestní řízení. Pokud se jedná o návrh obhajoby na vypracování revizního znaleckého posudku z oboru dopravy, tak krajský soud tomuto návrhu přímo nevyhověl, když považoval za nutné nejprve nechat vypracovat doplněk znaleckého posudku z oboru dopravy, znalcem Ing. Miroslavem Škanderou, a to tak, aby znalec měl k dispozici všechny procesně použitelné důkazy, na základě kterých mohl zpracovat doplněk znaleckého posudku. Znalec Ing. Škandera poté, co obdržel procesně použitelné důkazy, vypracoval doplněk znaleckého posudku, ke kterému byl následně vyslechnut ve veřejném zasedání. Znalecký posudek byl znalcem vypracován řádně, znalec pracoval se všemi předloženými důkazy, které technicky vyhodnotil a dospěl k příležitostným závěrům, které nestojí osamoceně, ale korespondují a navazují na provedené důkazy, zejména stopy zajištěné z místa činu, přičemž jako technicky přijatelná byla vyhodnocena i výpověď obžalovaného z přípravného řízení. Znalecký posudek je logický a přesvědčivý a dle krajského soudu zde nebyly zjištěny žádné důvody, pro které by měl být zpracováván revizní znalecký posudek z oboru doprava, odvětví silniční doprava.
10. Po doplněném dokazování krajský soud provedené důkazy a důkazy provedené okresním soudem vyhodnotil v souladu s ust. § 2 odst. 6 tr. ř. a dospěl ke skutkovým závěrům, že obžalovaný dne 3. 5. 2018 v 10:35 hod. v obci Šenov řídil po silnici I. třídy č. 11 ve směru od Havířova do Ostravy nákladní motorové vozidlo Renault Midliner, kdy při jízdě v pravém jízdním pruhu, v km 294,867 při předjíždění motocyklu tov. zn. Java 50M řízeného Petrem M. jedoucím ve shodném směru jízdy po zpevněné krajnici udržoval při jízdě boční odstup nejméně 1,5 m mezi nákladním motorovým vozidlem a motocyklem, když si ponechal dostatečný boční odstup od motocyklu. V důsledku náhlého a neočekávaného vybočení motocyklu řízeného Petrem M., který jel po zpevněné krajnici, směrem vlevo přes pravou vodící čáru do pravého průběžného jízdního pruhu, ve kterém řídil obžalovaný nákladní motorové vozidlo, došlo ke střetu obou motorových vozidel, k pádu a zranění motocyklisty, který utrpěl poranění, v důsledku kterých téhož dne zemřel.
11. Krajský soud při stanovení skutkových závěrů vycházel z výpovědi obžalovaného z přípravného řízení, že řidič motocyklu jel asi 1 m od první vodící čáry po zpevněné krajnici. Krajský soud dospěl k závěru, že obžalovaný v přípravném řízení vypovídal 2 měsíce po dopravní nehodě a nepochybně si s ohledem na odstup času lépe pamatoval průběh své jízdy a nehodového děje, než když byl ve věci vyslechnut až u hlavního líčení dne 9. 1. 2019. Z výpovědi obžalovaného rovněž zjistil, že jel v pravém průběžném jízdním pruhu ve vzdálenosti asi 0,5 m od pravé vodící čáry, a v té době řidič motocyklu náhle a neočekávaně vybočil směrem vlevo přes vodící čáru do pravého jízdního pruhu. Pokud se jedná o směr a způsob jízdy motocyklisty, byl zjištěn z výpovědi obžalovaného, když další slyšení svědci Martin N. a Petr P. jízdu motocyklu řízeného Petrem M. neviděli. Svědci se vyjádřili pouze k jízdě nákladního motorového vozidla, které jelo v pravém průběžném jízdním pruhu s tím, že se pohybovalo přibližně středem pravého průběžného jízdního pruhu. Za této situace, jak vyplývá z protokolu o nehodě v silničním provozu (č. l. 2, 3), plánu místa dopravní nehody (č. l. 4, 5) a pořízené fotodokumentace (č. l. 6-9), levý jízdní pruh je široký 3,4 m, pravý průběžný jízdní pruh je široký 3,7 m a šíře nezpevněné krajnice je 2,5 m. Jednotlivé jízdní pruhy jsou odděleny vodorovným dopravním značením. V místě dopravní nehody je nejvyšší dovolená rychlost 90 km/hod. Obžalovaný jel motorovým vozidlem, které má šíři 2,5 m (č. l. 69 – technické údaje motorového vozidla, které jsou součástí znaleckého posudku z oboru doprava). Bylo prokázáno, že obžalovaný jel středem jízdního pruhu, za této situace s ohledem na šíři pravého jízdního pruhu a šíři nákladního motorového vozidla byl boční odstup od pravé vodící čáry cca 0,6 m. Tato

skutečnost potvrzuje verzi výpovědi obžalovaného ohledně způsobu jeho jízdy a bočního odstupu od jedoucího motocyklu. Závěr krajského soudu o průběhu dopravní nehody je potvrzován závěry znaleckého posudku z oboru doprava, když znalec vyhodnotil výpověď obžalovaného jako technicky přijatelnou. Z výpovědi obžalovaného bylo zjištěno, že řidič motocyklu Petr M. jedoucí po zpevněné krajnici náhle a neočekávaně vybočil směrem vlevo přes pravou vodící čáru do pravého průběžného jízdního pruhu, tímto vjel do koridoru jízdy nákladního motorového vozidla a došlo k srážce a odhození motocyklu i motocyklisty vpravo ve směru jízdy. Uvedená skutečnost je potvrzována stopami zjištěnými na místě dopravní nehody. Ke srážce došlo již v pravém průběžném jízdním pruhu, kde byla zjištěna dřecí stopa (č. l. 4, 5 – plánek dopravní nehody, č. l. 6-9 – pořízená fotodokumentace), kterou zanechal motocykl po nárazu motorového vozidla. Skutečnost, že motocyklista náhle změnil směr jízdy a došlo pod ostrým úhlem k tečnému střetu nákladního motorového vozidla a motocyklu, je prokazována stopami zjištěnými na motocyklu (viz fotodokumentace č. l. 6-9) a z charakteru poranění, která utrpěl řidič motocyklu (č. l. 29-43 – pitevní protokol, č. l. 44-47 závěry znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství a výpovědi znalkyně MUDr. Margity Smatanové – č. l. 251, 252). Je zřejmé, že nedošlo k poškození zadního kola a zadního zavěšení – stavby zadního kola, ale že náraz směřoval do oblasti, kde seděl řidič motocyklu. Svědčí o tom charakter poranění poškozeného zjištěný z pitevního protokolu a znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, kdy bylo zjištěno mj. roztržení levostranného křížokyčelního kloubního spojení a tříštivá zlomenina levé kyčelní kosti a dle znalkyně násilí působilo především proti trupu poškozeného zezadu, více zleva. V důsledku nárazu došlo k posunutí motocyklu směrem vpravo a deformaci přední vidlice a předního kola, které zanechalo tzv. dřecí stopu na vozovce. Tento závěr krajského soudu nestojí osamoceně a je dále potvrzován závěry znaleckého posudku z oboru doprava a výslechem znalce Ing. Miroslava Škandery, který potvrdil výše uvedený průběh nehodového děje. V této souvislosti je nutno zdůraznit, že hlavním podstatným důkazem je výpověď obžalovaného a jím zvolená verze obhajoby, zjištěné stopy na místě činu, jakož i pitevní protokol. Provedené dokazování a hodnocení důkazů nevyvrátilo obhajobu obžalovaného, naopak byla potvrzena její technická přijatelnost. Krajský soud se dále zabýval tím, zda, i přes shora uvedené, byl obžalovaný schopen zabránit střetu s motocyklem řízeným poškozeným a zabránit tak vzniku dopravní nehody. Jak vyplývá ze závěrů znaleckého posudku z oboru doprava a výsledku znalce Ing. Miroslava Škandery, nákladní motorové vozidlo jelo rychlostí cca 81 km/hod. Nacházelo se cca 32 m před polohou, kde měl v okamžiku střetu vjet náhle ze zpevněné krajnice zprava do koridoru jeho jízdy motocykl řízený poškozeným. Řidič nákladního motorového vozidla se nacházel ve vzdálenosti, kdy již nebyl schopen střetu s motocyklem zabránit. Z rychlosti jízdy cca 81 km/hod. byl obžalovaný schopen zastavit na dráze 78,5 m. Řidič nebyl schopen prakticky ani reagovat na vzniklou dopravní situaci s ohledem na reakční dobu, náběh brzdného účinku a následnou reakci nákladního motorového vozidla. Řidič tedy nebyl schopen technicky zabránit vzniku dopravní nehody.

12. Obžalovanému bylo obžalobou a rovněž i rozsudkem okresního soudu kladeno za vinu, že svým protiprávním jednáním porušil ust. § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, když si neponechal od předjížděného motocyklu dostatečný boční odstup, přičemž s těmito závěry se krajský soud neztotožnil. Krajský soud se nejprve zabýval tím, zdali obžalovaný bezprostředně před dopravní nehodou předjížděl motocykl řízený poškozeným. Obžalovaný jel v katastru obce Šenova, jednalo se o jízdu mimo obec (č. l. 3 – protokol o nehodě v silničním provozu). Jedná se o pozemní komunikaci o 4 jízdních pružích, ve směru jízdy obžalovaného byly vyznačeny vodorovným dopravním značením levý jízdní pruh, pravý průběžný jízdní pruh a za pravou vodící čárou se nacházela zpevněná krajnice. O předjíždění dle ust. § 17 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, by šlo pouze v případě, že by řidič motocyklu jel vlevo od vyznačené pravé vodící čáry, tedy v průběžném pravém jízdním pruhu. Rovněž se nejednalo o předjíždění, jak má na mysli ust. § 12 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, neboť obžalovaný jel v pravém jízdním pruhu a za takové situace neporušil ust. § 12 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Rovněž nešlo ze strany obžalovaného o objíždění dle § 16 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, neboť

motocykl řízený poškozeným nezastavil, ani nestál, ani netvořil překážku provozu na pozemní komunikaci.

13. Krajský soud se dále zabýval tím, zda se obžalovaný před dopravní nehodou choval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život nebo zdraví nebo majetek jiných osob a své chování přizpůsobil zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemní komunikaci, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu, jak má na mysli ust. § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu. Krajský soud dospěl k závěru, že obžalovaný se při jízdě motorovým vozidlem plně věnoval řízení motorového vozidla a sledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, o čemž svědčí jeho výpověď, že směr a způsob jízdy motocyklu sledoval a ve své výpovědi i popsal. Dle závěrů znalce z oboru doprava obžalovaný nebyl schopen technicky zabránit srážce nákladního motorového vozidla s motocyklem v případě prokázaného náhlého vybočení motocyklu. Znalec konstatoval, že obžalovaný při rychlosti jízdy 81 km/hod. byl schopen zastavit vozidlo až na dráze 78,5 m, přičemž k vybočení motocyklu došlo v době, kdy byl vzdálen od motocyklu 32 m, při této vzdálenosti při jeho reakci a reakci nákladního motorového vozidla by nákladní motorové vozidlo ani nepočalo brzdit a zpomalovat. Rovněž tak v úvahu nepřicházelo prudké vybočení obžalovaného ve směru jízdy doleva, když se nacházel asi 0,6 m od levého jízdního pruhu, ve kterém jela rovněž motorová vozidla, a mohl by tak způsobit případně další dopravní nehodu. Krajský soud se zabýval také tím, zdali obžalovaný neporušil jiná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, např. že by jel rychlostí nedovolenou, případně nepřiměřenou situaci v provozu na pozemní komunikaci. V místě byla rychlost dovolená do 90 km/hod., když se jednalo o pozemní komunikaci nacházející se mimo obec, kde je nejvyšší dovolená rychlost 90 km/hod. Bylo prokázáno, že obžalovaný jel rychlostí 81 km/hod., což byla rovněž rychlost přiměřená situaci v silničním provozu, pohyboval se na přímém, přehledném úseku a povětrnostní podmínky, dopravně technický stav komunikace, jeho schopnosti a zdravotní stav, jakož i stav motorového vozidla, mu umožňovaly jet touto rychlostí. To vše navíc za situace, kdy krajský soud dospěl k závěru, že obžalovaný nepředjížděl motocykl řízený Petrem M. Obžalovaný rovněž dodržel dostatečný boční odstup, a to ve vzdálenosti nejméně 1,5 m, jak bylo prokázáno provedeným dokazováním. I dle znalce z oboru doprava takovýto odstup s ohledem na charakter a způsob jízdy nákladního motorového vozidla a motocyklu (pohyb po sinusoidách) je dostatečný a přijatelný. Jak již tedy bylo uvedeno, krajský soud má za to, že obžalovaný neporušil žádnou důležitou povinnost uloženou mu podle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.
14. Krajský soud se dále zabýval tím, jaké okolnosti může či nemůže řidič předvídat, přičemž je nutno vycházet z konkrétní dopravní situace. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě povinné míry 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** (rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 3 TŽ 182/2001). Dle názoru krajského soudu obžalovaný za zjištěných podmínek nemohl předvídat, že řidič motocyklu Petr M. bez toho, že by dal jakékoli znamení o změně směru jízdy, anebo že by z charakteru jeho jízdy vyplývalo, že by mohl náhle a neočekávaně vybočit přes pravou vodící čáru do pravého průběžného jízdního pruhu (ohlížení se řidiče motocyklu, riskantní, nejistá jízda apod.) náhle změni směr jízdy a vjede do pravého jízdního pruhu, kde došlo ke srážce s nákladním motorovým vozidlem řízeným obžalovaným.
15. Obžalovaný si dle názoru krajského soudu počínal s patričnou mírou opatrnosti, kterou po něm bylo možno požadovat, když obžalovaného není možno vinit z porušení shora uvedených povinností řidiče a ze spáchání přečinu usmrcení z nedbalosti dle ust. § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku. Zavinění obžalovaného na vzniku dopravní nehody a tedy ze spáchání trestného činu je nutno posuzovat také s ohledem na tzv. „princip omezené důvěry“, podle něhož po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení



pravidel silničního provozu jinými účastníky. Řidič motocyklu porušil pravidla silničního provozu přinejmenším v ust. § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, jelikož se nechoval ohleduplně a ukázněně, svým jednáním ohrozil život a majetek jiných osob, ale zejména svůj vlastní. Svě chování nepřizpůsobil situaci v provozu na pozemní komunikaci a svým schopnostem, a porušil i ust. § 11 odst. 1, 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, dle kterého se na pozemní komunikaci jezdí vpravo při pravém okraji vozovky a na krajnici smí řidič motorového vozidla vjet jen při zastavení, stání, nebo jestliže je to nutné při objíždění, vyhýbání, odbočování nebo otáčení; přitom musí dbát zvýšené opatrnosti. Z prokázaného způsobu jízdy motocyklisty je zřejmé, že shora uvedená ustanovení porušil, kdy náhle vybočil ze směru své jízdy, kdy jel mimo vyznačenou vozovku, do koridoru jízdy nákladního motorového vozidla řízeného obžalovaným, který jel správně ve vyznačeném pravém jízdním pruhu a proto nebyl schopen zabránit střetu. Krajský soud neshledal v jednání obžalovaného zaviněné jednání, které by ve formě vědomé či nevědomé nedbalosti dle ust. § 16 odst. 1 písm. a), b) tr. zákoníku naplnilo skutkovou podstatu přečinu usmrcení z nedbalosti dle ust. § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, případně že by se dopustil přestupku v silniční dopravě.

16. S ohledem na shora uvedené krajský soud dospěl k závěru, že nebylo prokázáno, že v obžalobě označený skutek je trestným činem. Z tohoto důvodu krajský soud obž. Josefa B. dle § 226 písm. b) tr. ř. zprostil od obžaloby pro skutek popsany v obžalobě Okresního státního zastupitelství ve Frýdku-Místku ze dne 7. 11. 2018 sp. zn. 1 ZT 103/2018 - 19, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozsudku shora.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí není další řádný opravný prostředek přípustný.

Proti tomuto rozhodnutí je přípustné dovolání, které lze podat ve lhůtě dvou měsíců od doručení tohoto rozhodnutí prostřednictvím soudu I. stupně.

Dovolání mohou podat:

- a) nejvyšší státní zástupce ve prospěch i v neprospěch obžalovaného
- b) obžalovaný pro nesprávnost výroku rozhodnutí senátu, který se ho bezprostředně dotýká.

Obžalovaný může dovolání podat pouze prostřednictvím obhájce. Podání obžalovaného, které nebylo učiněno prostřednictvím obhájce, se nepovažuje za dovolání, byť bylo takto označeno.

Příslušný k rozhodnutí o podaném dovolání je Nejvyšší soud České republiky v Brně.

V dovolání musí být uvedeno, proti kterému rozhodnutí směřuje, který výrok, v jakém rozsahu i z jakých důvodů napadá a čeho se dovolatel domáhá, včetně konkrétního návrhu na rozhodnutí dovolacího soudu s odkazem na zákonné ustanovení § 265b odst. 1 písm. a)-l) nebo § 265b odst. 2 tr. ř., o které se dovolání opírá.

Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

Ostrava 23. září 2021

**JUDr. Milan Ihnát, v.r.**  
předseda senátu

vyhotovil:  
Mgr. Petr Tajdus, v.r.