



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Kladně rozhodl v hlavním líčení konaném dne 20. prosince 2012 v senátě složeném z předsedy Mgr. Romana Lady a přísedících Vlasty Urbana a Marie Zelenkové, **t a k t o :**

Obžalovaný

I. B. ,

nar. [REDACTED] v Moskvě, soukromý podnikatel, bytem [REDACTED] doručovací adresa [REDACTED],

j e v i n e n , ž e

dne 21.5.2011 kolem 17:55 hodin, na silnici č. I/7 v úseku mezi křižovatkami Slaný-Tuřany a Slaný-Smečno, na km 22,478 v okrese Kladno, jako řidič osobního automobilu zn. Nissan GT-R CP, bílé barvy, r.z. [REDACTED] jedoucí ve směru Louny-Praha začal nepřiměřeně vysokou rychlostí jízdy pohybující se v rozmezí 130-150 km/hod. předjíždět kolonu vozidel,

ačkoli měl výhled dopředu zakrytý před ním rovněž předjíždějícím osobním automobilem zn. Nissan GT-R, červené barvy, řidiče T. V., a když se toto před ním předjíždějící vozidlo zařadilo doprava, náhle se před ním objevil protijedoucí osobní automobil zn. Renault Twingo, r.z. [REDACTED] řízený poškozeným D. R., před kterým se obžalovaný nestačil zařadit vpravo před vozidla, která předjížděl a v reakci na nastalou situaci řidič D. R., aby zabránil čelnímu střetu s vozidlem obžalovaného, byl donucen strhnout řízení vozidla prudce vpravo, čímž s vozidlem vyjel mimo vozovku ve svém směru jízdy, a to přes silniční příkop do travnaté stráně, kde se vozidlo několikrát převrátilo a zůstalo stát na střeše, při rotaci vozidla došlo k uvolnění bezpečnostního pásu poškozeného D. R., který byl i se svojí spolujezdkyní poškozenou M. Š. katapultován ven z vozidla, v důsledku čehož D. R., nar. [REDACTED] utrpěl smrtelné zranění, kterému na místě podlehl, jeho spolujezdkyně M. Š. utrpěla otřes mozku, zlomeninu 3.-5. žebra vpravo s průnikem volného vzduchu do podkoží hrudní stěny vpravo a do pravé pohrudniční dutiny s malým množstvím volné krve v pravé pohrudniční dutině, zlomeninu horního a dolního raménka stydké kosti vpravo a rozlomení křížokyčelního skloubení vpravo a pro toto zranění byla v běžném způsobu života podstatně omezena po dobu nejméně 7 měsíců v důsledku nutnosti pohybu za pomoci berlí bez plně zátěže pravé dolní končetiny,

t e d y j e d n a k jinému z nedbalosti způsobil smrt proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

j e d n a k jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

č í m ž s p á c h a l

v jednočinném souběhu přečin usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1,2 tr. zákoníku a přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 odst. 1,2 tr. zákoníku,

a o d s u z u j e s e

Podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v **trvání 3(tří) roků.**

Podle § 56 odst. 2 písm. a) tr. zákoníku se pro výkon tohoto trestu zařazuje **do věznice s dohledem**.

Podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku se mu ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu **7 (sedmi) roků**.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu je obžalovaný povinen zaplatit na náhradě škody poškozeným:

- 1) J. R., nar. [REDACTED], bytem [REDACTED] částku 240.000,-Kč.
- 2) M. Š., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED], částku 609.561,-Kč.
- 3) L. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] částku 330.632,-Kč.
- 4) nezl. J. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] okres Kladno, k rukám jeho zákonné zástupkyně H. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] částku 175.000,-Kč.
- 5) nezl. N. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] k rukám její zákonné zástupkyně H. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] částku 175.000,-Kč.
- 6) nezl. D. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] k rukám jeho zákonné zástupkyně H. R., nar. [REDACTED] bytem [REDACTED] částku 175.000,-Kč.

Podle § 229 odst. 2 tr. řádu se poškození J. R., M. Š., L. R., nezl.J. R., nezl.N. R. a nezl.D. R. odkazují se zbytky svých nároků na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu se poškození Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR, H. R. a T. Fric odkazují s celými svými nároky na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

O d ů v o d n ě n í :

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

Obžalovaný I. B., jak v přípravném řízení, tak u hlavního líčení popřel, že by se trestné činnosti, která mu je kladena za vinu dopustil. Na svoji obhajobu uvedl, že uvedeného dne, tedy 21.5.2011 byl se svým sportovním vozidlem tov. zn. Nissan GT-R CP, RZ [REDACTED] v Panenském Týnci, kde se konal závod těchto sportovních vozidel ve sprintu. Kolem 17:30 hodin poté z Panenského Týnce s tímto vozidlem odjížděl, přičemž společně s ním ve vozidle cestoval jeho bratr A. B. Chtěl jet zpět do místa svého bydliště do Prahy, přičemž společně s nimi z Panenského Týnce odjížděli i další účastníci tohoto srazu. Společně s těmito dalšími účastníky jel následně v koloně vozidel, přičemž pořadí vozidel se měnilo. V přípravném řízení obžalovaný uváděl, že z Panenského Týnce takto odjíždělo celkem 5 aut, přičemž první jel bílý Nissan, který řídil jistý M., poté jel se svým vozidlem obžalovaný, za ním jelo vozidlo BMW M3 šedé barvy, za ním poté pan V. s červeným Nissanem a nakonec vozidlo Audi R8. V průběhu této jízdy se pořadí vozidel v důsledku předjíždění měnilo a v jeden moment se od jejich kolony vzdálilo vozidlo řízené svědkem V., který jel s červeným Nissanem a vozidlo BMW M3. Obžalovaný pokračoval stále ve směru na Prahu, přičemž za ním jelo vozidlo Audi R8, a poté vozidlo svědka V. dojeli. Poté se svým vozidlem jel za vozidlem svědka V., přičemž párkrát se společně i předjížděli, a to vždy tak, jakoby mu on držel místo. Obžalovaný uvedl, že se svým vozidlem jel za vozidlem svědka V. ve vzdálenosti 5-10 metrů a přes jeho vozidlo neviděl, ale on mu jakoby ukazoval cestu. Takto pokračovali poté i po dálnici až přijeli do Prahy. Obžalovaný uvedl, že v průběhu jízdy nezaregistroval žádnou neobvyklou situaci a není si vědom toho, že by během jízdy na něho někdo troubil nebo blikal, nebo že by někoho ohrožoval svojí jízdou. Uvedl, že ví, jak vypadá vozidlo Renault Twingo, ale není si vůbec vědom toho, že by během jízdy takové vozidlo potkal. Skutečnost, že došlo k dopravní nehodě, zjistil až později, a to druhý den, když mu volal jeho kamarád, který se ho ptal, jestli ví, co se stalo, že se to píše na internetu. Tam poté obžalovaný zjistil, že je tem uveřejněna fotografie jeho vozidla a dále, že se mluví o tom, že to měl být on a svědek V., nevěděl, co má dělat, proto se spojil se svým advokátem a následně kontaktovali policii. Dále obžalovaný uvedl, že cestou z Panenského Týnce jel v podstatě rychlostí 80-90 km/h, pouze při předjížděcích manévrech rychlost mírně zvýšil, aby mohl manévr provést. Poté opět zpomalil. Znovu zopakoval, že si není vědom toho, že by měl nějakou vinu na dopravní nehodě vozidla Renault Twingo.

U hlavního líčení, které se konalo dne 31.5.2012 obžalovaný v základních rysech v podstatě zopakoval svoji výpověď z přípravného řízení a pokud byl blíže dotazován k průběhu jízdy a vlastní kolizní situaci, tak uvedl, že vozidlo Nissan GT-R, které řídil, vlastnil od července roku 2010, přičemž toto vozidlo mělo výkon 500 koní. Uvedl, že

takovýto typ vozidla naprosto ovládá, neboť s těmito auty závodí na závodních okruzích od roku 2008. Zná tedy vlastnosti takto výkonově silného vozu. Pokud se jedná o místo dopravní nehody, tak to neznal, jel se na něj podívat zhruba po dvou měsících, co se událost stala. Nicméně tímto místem projížděli v pořadí, že jako první jel se svým vozidlem svědek V., poté jel obžalovaný, za ním vozidlo BMW a Audi. Při vlastních předjížděcích manévrech svědek V. vyjel doleva, obžalovaný se podíval, zda tam nic nejede, že je tam spousta místa a proto se zařadil za něj. Rozestup vozidel byl zhruba 4-5 metrů.

Obžalovaný uvedl, že v podstatě kopíroval se svým vozidlem pohyb vozidla svědka V., a když je za ním, tak moc rozhled dopředu neměl, ale viděl vždy, že tam nic nejede. Dále uvedl, že místo k zařazení mezi vozidla, která předjížděli, bylo vždy pro oba tyto sportovní vozy. Předjížděcí manévr probíhal tak, že vždy jeli prostředkem, nikoli, že by byli zařazení celou šíří vozidla v levém pruhu. K tomuto jízdnímu manévru obžalovaný uvedl, že vždycky takto předjíždí, že nenajíždí zcela do protisměru, z toho důvodu, kdyby náhodou potřebovalo auto před ním rychle uhnout, aby se mohl hned zařadit. K výhledu při předjížděcích manévrech obžalovaný uvedl, že viděl po celou dobu tak, aby mohl předjet a krásně to stíhal, přičemž přes vozidlo svědka V. také viděl, byl pouze trochu omezený ve výhledu. Vozidlo pana V. mělo tmavší skla, ale trochu přes něj vidět bylo. K vlastní jízdě dále uvedl, že nezaregistroval, že by jim nějaká vozidla uhýbala do stran pouze, když předjížděli, tak někdo do strany trochu uhnul, tedy, že se zařadilo předjížděné vozidlo více doprava. Předjížděcí manévry, které prováděli, považoval za bezpečné. Znovu zopakoval, že si nevybavuje, že by během jízdy potkal vozidlo Renault Twingo. Pokud se jedná o rychlost, tak uvedl, že dodržoval předepsané omezení rychlosti v místech, kudy projížděl, pouze při předjíždění mohl zrychlit na zhruba 120 až 130 km/h. K tomuto uvedl, že tato rychlost není moc v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích, ale v zákoně není uvedeno, jaká má být rychlost při předjíždění. Předjížděli přitom tak, aby nikoho neohrozili, a aby co nejdříve byli zařazení ve svém jízdním pruhu. Dále uvedl, že si nevzpomíná, že by při předjíždění přejížděli dvojitou plnou čáru na střed vozovky, a dle jeho názoru se nestalo za celou dobu, co vyjel z Panenského Týnce, a než najel na dálnici, že by rychlost jeho vozidla byla vyšší jak 150 km/h. Dále obžalovaný uvedl, že se svým vozidlem neměl nikdy problém zabrzdít za vozidlem svědka V., neboť má na vozidle umístěné závodní brzdy, a ty brzdí okamžitě. Znovu zopakoval, že nenese žádnou odpovědnost za vzniklou dopravní nehodu, a rozhodně tuto dopravní nehodu nezpůsobil, a nikdo kvůli němu nemusel uhýbat, nebo jakkoli měnit směr jízdy.

Pokud byla obžalovanému přečtena část jeho výpovědi z přípravného řízení, kde hovoří o výhledu při předjíždění, a byl požádán, aby vysvětlil rozpory ve svých výpovědích z přípravného řízení a u hlavního líčení (v přípravném řízení obžalovaný jednoznačně uvedl, že přes vozidlo svědka V. vůbec neviděl, a on jakoby mu ukazoval cestu). Tak k tomuto obžalovaný uvedl, že neviděl dostatečně, něco ale viděl, a když předjel tak viděl, že tam nic nejede. Vyjeli při předjíždění vždy společně, a společně se také zařadili. Je možné, že při

jednom předjíždění se stalo, že přes vozidlo svědka V. neviděl. Dále uvedl, že při výpovědi u policie byl v šoku, protože proti němu bylo vzneseno obvinění, že něco provedl. K tomu dále dodal, že za celou dobu se nezařadil sám, ale vždy byl za vozidlem svědka V.

Ke své řidičské praxi dále obžalovaný uvedl, že ročně najezdí zhruba 50.000. až 70.000 km, a nikdy neměl žádnou dopravní nehodu s ublížením na zdraví. Podle svého názoru je zkušený řidič, který má najeto přes 1.000.000 km. Jezdí závody, takže jeho reakce jsou okamžité. Je pravdou, že dostal pokuty za nedovolenou rychlost, ale blíže si na toto nevzpomínal. Pokud se jedná o odjezd z Panenského Týnce, tak se s ostatními účastníky nijak nedohadovali na tom, jak pojedou zpět, a jaký styl jízdy zvolí. Na závěr své výpovědi znovu uvedl, že celá věc je hroznou tragédií, ale on za ní nenese žádnou zodpovědnost. Nikdo kvůli němu nemusel měnit směr jízdy.

Při posuzování a hodnocení skutkového děje, který má soud za prokázaný, měl soud k dispozici kromě výpovědi obžalovaného, dále výpovědi celé řady svědků – řidičů, či spolujezdců z vozidel, která se v daném místě pohybovala, dále protokol o nehodě, plánek místa dopravní nehody a fotodokumentaci při ní pořízenou, znalecké posudky z oboru doprava, ať již zpracované na žádost policejního orgánu, či předložené obžalovaným, dále posudek znalce Ing. H., znalce z oboru posuzování technického stavu motorových vozidel, který rovněž předložil obžalovaný. Pokud se jedná o zranění poškozených, tak zde měl k dispozici soud znalecké posudky z oboru zdravotnictví – odvětví soudní lékařství, a v případě řidiče vozidla Renault Twingo poškozeného D. R., dále i znalecký posudek z oboru zdravotnictví – odvětví toxikologie. Kromě znaleckého posudku z oboru zdravotnictví – odvětví soudní lékařství, který se vyjadřoval ke zraněním a příčině smrti poškozeného R., a jednoho z posudků z oboru doprava, který byl zpracovaný Ing. H., byli ostatní znalci u hlavního líčení vyslechnuti. Výše uvedené dva znalecké posudky byly se souhlasem stran u hlavního líčení přečteny. Soud u hlavního líčení provedl i důkaz videozáznamem, který pořídila svědkyně V. P., jako spolujezdkyně ve vozidle Audi R8, kdy tento videozáznam zachycuje způsob jízdy vozidel řízených obžalovaným a svědkem V., a je ukončen v místech, kde se nacházela policejní hlídka (zhruba necelý 1 km před místem dopravní nehody). Dále byl proveden i důkaz výslechem poškozené M. Š. – spolujezdkyně poškozeného D. R. ve vozidle Renault Twingo.

Svědce M. Š. ve své výpovědi uvedla, že jízda jejich vozidla, které řídil poškozený D. R., probíhala naprosto v pořádku, nikam nespěchali a během jízdy nezaznamenala, že by s vozidlem, se kterým jeli, byly nějaké problémy. Pokud se jedná o technický stav vozidla, uvedla, že o ten se staral její přítel D. R., ona o něm přehled neměla. Ona ve vozidle seděla vpředu na místě spolujezdce, přičemž jak ona, tak i poškozený R. byli připoutáni bezpečnostními pásy. Vzhledem k utrpěným zraněním při dopravní nehodě uvedla, že poslední co si pamatuje je sdělení jejího přítele D. R.: „Tam se tři nevejdeme“. Poté v jednom

okamžiku viděla před sebou bílé auto, a dále už si nic nepamatuje. K řidičským schopnostem svého přítele uvedla, že D. R. jezdil s tímto vozidlem pravidelně, ona s ním jezdila často, byl to klidný, bezproblémový řidič, který jezdil opatrně a pomalu. Nepozorovala během jízdy na něm, že by byl ovlivněn nějakou nedovolenou látkou, na jeho chování nepozorovala nic, co by jí zarazilo. Její přítel se orientoval v místě i v čase. Dále se poškozená podrobněji vyjadřovala k utrpeným zraněním a k době a způsobu jejich léčby. Dále uvedla, že pokud se jedná o eventuelní kontakty ze strany obžalovaného, tak od doby dopravní nehody jí žádným způsobem nekontaktoval, a neproběhla ani žádná jednání o náhradě škody. Rovněž nebyla kontaktována žádnou pojišťovnou.

Pokud se jedná o výsledky svědků, a to řidičů, či spolujezdců ve vozidlech, kteří jeli ve stejném směru jízdy, jako obžalovaný, tak kromě svědků, kteří se rovněž vraceli z tuningového srazu, tedy K, V. a A. B., tak všichni tito ostatní svědci jednoznačně uvedli, že způsob jízdy vozidel, která se vracela z tuningového srazu byl nebezpečný, neboť tato vozidla, a to zejména vozidla Nissan bílé a červené barvy opakovaně nebezpečně předjížděla, a v podstatě jízdou středem pozemní komunikace nutila ostatní řidiče, aby uhýbali do stran. Tento způsob popisu jízdy obou těchto vozidel, tedy jednak vozidla řízeného obžalovaným B., a dále vozidla řízeného svědkem V. je jednoznačně patrný z poskytnutého videozáznamu svědkyní P., z něhož je zřejmé, že se jednalo o velmi rychlou jízdu, a jízdu velice nebezpečnou, kdy oba tito řidiči opakovaně porušovali základní pravidla provozu na pozemních komunikacích, a svým stylem jízdy ohrožovali i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Z tohoto záznamu jakož, i z výpovědí svědků je patrné, že obžalovaný B. jel se svým vozidlem v těsném závěsu za vozidlem řízeným svědkem V., což ostatně i sám obžalovaný nepopírá, neboť hovoří o tom, že se choval v podstatě jako „přívěs vozidla“ svědka V. Pokud se jedná o svědky, kteří se v tomto smyslu vyjadřují, jsou to svědci L. V., T. R., P. E., D. Ch., O. P., D. L., P. T. a V. P. Svědek Ing. J. M., kterého obě vozidla Nissan řízeným obžalovaným a svědkem V. předjížděla, až za místem dopravní nehody, v podstatě jen potvrdil, že způsob jízdy těchto vozidel po projetí místem dopravní nehody byl shodný jako před ním.

Pokud se jedná o bližší údaje, které jednotliví svědci uvedli, tak L. V. ve své výpovědi potvrdil, že pokud se jedná o jízdu modrého vozidla (nepochybně se jednalo o vozidlo Renault Twingo řízené poškozeným R.), tak v době, kdy oba Nissany předjížděli, a toto vozidlo se objevilo v protisměru, tak dle jeho názoru řidič toho modrého vozidla reagoval na situaci tak, že strhl řízení z pohledu svědka do leva, poté řízení srovnával zpátky, a následně znovu strhl řízení do leva a vozidlo se dostalo na tu strán, kde se převrátilo. Celou situaci pozoroval ze svého vozidla, přičemž jel v koloně vozidel, a odehrálo se to zhruba 100 až 150 metrů před ním. Dále svědek uvedl, že řidič toho modrého vozidla během kolize vylétl z okénka a spadl na vozovku před jeho vozidlo.

Svědkyňe T. R. ve své výpovědi uvedla, že jela v koloně zhruba deseti až dvanácti vozidel, přičemž se vracela z Panenského Týnce z tuning srazu, kde byla jako divák. Jela se svým vozidlem Golf, a to jako první v koloně těchto vozidel. Rychlost jejího vozidla se pohybovala kolem 90 km/h. Uvedla, že poté co minula křižovatku, kde stála hlídka Policie ČR (poznámka soudu - zde svědkyně P. ukončila natáčení jízdy), tak krátce poté zjistila, že se za ní něco děje, a že za ní se předjíždějí vozidla. Ona zajela úplně doprava, aby jim udělala prostor, neboť dle svého vyjádření se na tu vozovku tři auta vedle sebe vejdou, ale je to tam nepřehledné. Viděla, že ta auta stále předjíždějí, a že i ostatní účastníci uhýbají doprava. V jednu chvíli jí předjel červený Nissan, zařadil se před ní, a v tu dobu, kdy se tak stalo, se vedle ní objevil bílý Nissan, přičemž proti němu vyjelo vozidlo Renault Twingo. Jediné co viděla, bylo to, že řidič vozidla Renault strhl řízení, aby nedošlo ke střetu. Poté pokračovala dále v jízdě a následně se vrátila zpět na místo dopravní nehody, aby mohla poskytnout svědectví.

Svědka P. E. uvedl, že jel v koloně vozidel v pořadí třetí, nebo čtvrtý, přičemž jel jako řidič vozidla Volkswagen Multivan, což je vozidlo poněkud vyšší, než klasická osobní vozidla, tudíž měl o situaci poměrně dobrý přehled. Celou situaci ze svého pohledu popsal tak, že se najednou přiřítilo červené auto, které je předjíždělo, následně viděl z protisměru, jak jede vozidlo Renault Twingo, přičemž řidič tohoto vozidla se snažil vrátit do svého pruhu. Na vozovce viděl i prach, z čehož usuzuje, že Twingo zřejmě najelo částečně na krajnici. V této době, kdy se vozidlo Renault Twingo, resp. jeho řidič snažil vrátit do svého jízdního pruhu, tak se přiřítíl bílý Nissan, a řidič Twinga ve snaze zabránit střetu s tímto vozidlem strhl řízení z pohledu jízdy Twinga doprava. Vozidlo poté vyjelo do srážu a začalo se kutálet, a z vozidla vypadávaly věci a vypadla i posádka, a to chlapec a dívka. Když podrobněji poté situaci popisoval, tak uvedl, že když poprvé uviděl vozidlo Renault Twingo, tak ten červený Nissan už byl zařazený někde vpředu, přičemž viděl dobře do vozidla Twingo, viděl i na řidiče, a na to co dělá. Svědek uvedl, že řidič sice měl plné ruce toho, aby se vrátil do svého jízdního pruhu po projetí červeného Nissanu, nicméně z pohybu tohoto vozidla usoudil, že pokud by se tam neobjevilo to druhé, tedy bílé auto, tak řidič vozidla Renault Twingo vyrovnání zvládne, a že tedy jízdu už ustálil ve svém jízdním pruhu. Aby se ovšem vyhnul čelnímu střetu s bílým Nissanem, tak strhl znovu řízení, z pohledu jízdy Twinga, doprava do srážu, který se tam nacházel. Svědek znovu zopakoval, že ve vozidle s kterým jel, sedí výš než řidiči osobních vozidel, proto celou situaci viděl dobře. Rychlost kolony, ve které jel, odhadoval na 70 až 80 km/h a rychlost vozidel Nissan, která jej předjížděla, odhadoval na 150 km/h. Dále svědek uvedl, že oba Nissany pokračovaly dál v jízdě, aniž by na místě zastavily. K podélné vzdálenosti vozidel Nissan uvedl, že to byly desítky metrů, nejeli tedy hned za sebou, ale nebylo to zase 100 metrů. Pokud v přípravném řízení tuto vzdálenost odhadoval na 30 až 50 metrů, tak uvedl, že s tímto souhlasí.

Svědék D. Ch. uvedl, že jel se svým vozidlem Peugeot 307 za kolonou vozidel, která jela před ním, vzdálenost mezi touto kolnou a jeho vozidlem byla asi 100-150 metrů. Jel rychlostí kolem 100 km/h, přičemž před Slaným, kde je první odbočka následuje dlouhá rovinka tak jej vysokou rychlostí předjeli dva vozy Nissan GT-R, a to v pořadí červené a bílé, přičemž rychlost těchto vozidel odhadoval na 160 km/h. Vozidla pokračovala dále poté rovince, která končí zatáčkou, přičemž začala předjíždět před ním jedoucí kolonu a následně svědek viděl, že z protisměru jelo vozidlo Renault Twingo, které následně havarovalo. Svědek uvedl, že oba Nissany zaregistroval v době, až když ho předjížděli, podle jeho mínění jely velmi riskantně a těsně za sebou ve vzdálenosti zhruba 4 metry, když jej předjeli, tak se zařadily do svého jízdního pruhu a ihned započaly předjíždět před ním jedoucí kolonu vozidel. Když spatřil vozidlo Renault Twingo, tak byl od něho vzdálený zhruba 150 metrů, poté ovšem měl na celou situaci zakrytý výhled, právě od těch vozidle Nissan. Proto nemohl podat bližší popis jízdního manévru obou vozidel Nissan a Renaultu Twingo v době jejich možné kolizní situace.

Svědék O. P. uvedl, že uvedeným místem projížděl jako řidič ve vozidle Opel Tigra, přičemž jel v koloně vozidel. Dále uvedl, že tam kde je křižovatka na Slaný, tak byla dopravní hlídka, kdy zaregistroval vozidla Nissan, přičemž tato vozidla zde zpomalila a poté jakmile se sjíždělo z kopečku doků, začali oba Nissany hodně rychle kolonu vozidel předjíždět. Následně viděl už jenom hromadu prachu a letící vozidlo Renault Twingo. Celou nehodu viděl ze vzdálenosti asi 400 metrů, neboť před nimi jela ještě další kolona vozidel, kterou Nissany rovněž předjížděly. Když jej vozidla Nissan předjížděla tak jako prvé v pořadí bylo červené vozidlo a pak bílé. Když prováděly předjížděcí manévr, tak jim musel trochu uhnout do odbočovacího pruhu, protože jely dost rychle.

Svědék D. L. uvedl, že uvedeného dne se vracel z cyklistických závodů v Mostě a při cestě kolem Slaného jej předjely dva rychlé vozy, první byl červené barvy a druhý bílé barvy. Svědek jel vozidlem Škoda Octavia Combi v koloně vozidel, v této koloně mohl být asi tak 15. Rychlost kolony odhadl tak na 70-80 km/h. Když se podíval do zpětného zrcátka, tak viděl, jak se přibližují sportovní vozy, přičemž tyto vozy jely zhruba prostředkem silnice, a když předjížděly, tak jim musel uhybat doprava. Svědek dále uvedl, že oba vozy jely velmi těsně za sebou, jejich vzdálenost podélnou odhadoval na 2 metry. Dále svědek uvedl, že za horizontem potom vyjelo vozidlo Renault Twingo. Dále svědek uvedl, že se domnívá, že když jej předjely, tak ten červený se ještě zařadil a bílý ho ještě předjel. Přesně toto ale nevěděl. Když poté vozy najížděly na horizont, tak vozidlo Renault Twingo, resp. jeho řidič reagoval tak, že strhl řízení prudce doprava. Toto usuzuje svědek s ohledem na pohyb vozidla Renault Twingo. Poté na místě zastavil a šel poskytovat první pomoc posádce z vozidla Renault. Dále svědek uvedl, že řidič vozidla Renault během té kolizní situace vylétl z vozidla ven a zůstal na vozovce. Když poté byl u toho havarovaného vozidla, tak viděl, že bezpečnostní pásy u spolujezdců jsou vytažené z vozidla ven.

Svědék P. T. uvedl, že jel se svým vozidlem Škoda Octavia v koloně vozidel, a to v pořadí jako druhý, přičemž se vracel z tuning srazu v Panenském Týnci. Ve směru na Prahu, za sjezdem u Slaného potkali policejní hlídku, přičemž poté jej předjížděla nějaká tmavá dodávka. Krátce na to zezadu přijel červený Nissan, který se na něho doslova „nalepil“. Předtím ve zpětných zrcátkách viděl, že vzadu v koloně vozidel někdo stále vyjíždí do protisměru, že tam byla nějaká rychlejší auta, proto na to reagoval i tak, že najel hodně k pravé čáře ke svodidlům. Červený Nissan jej poté začal předjíždět a za ním předjížděl i bílý Nissan. Když jej tento bílý Nissan předjel, tak zpoza dodávky neviděl, co se před ním děje, ale během několika vteřin viděl, že proti jemu jede modrý Renault Twingo, který měl stočená kola doprava a poté již viděl pouze prach. Poté pokračoval svědek dál v jízdě a následně se od své přítelkyně (svědkyně D.) dozvěděl, že došlo k dopravní nehodě.

Svědčce V. P. ve své výpovědi uvedla, že uvedený den cestovala jako spolujezdkyně ve vozidle Audi R8, a to z Panenského Týnce na Prahu. V Panenském Týnci se zúčastnila tuningového srazu. Svědkyně uvedla, že v Panenském Týnci si posádky pěti sportovních vozidel, a to Nissan GTR červeného, které řídil svědek V., Nissanu GTR bílého s černými pruhy, které řídil obžalovaný, BMW M3, které řídil svědek K. , dále nezjištěného řidiče bílého Nissanu GTR a jejich vozidla Audi R8, které řídil její přítel pan H., domluvili na tom, že pojedou rychlejší jízdou na Prahu. Svědkyně uvedla, že u této dohody řidičů vozidel byla přítomna. Když vyjeli z Panenského Týnce, tak svědkyně uvedla, že její domněnka byla taková, že vozidla stylem jízdy mezi sebou závodila. Když z Panenského Týnce vyjeli, tak jeli rychlostí kolem 120 km/h. Je možné, že jeli i rychleji v úsecích, kde bylo volněji. Ona ze svého místa spolujezdce vozidla Audi R8 natáčela jízdu na vidokameru s tím, aby měla nějaké vzpomínky. Záznam, který natočila, a poté předala i policii. Svědkyně k tomuto záznamu uvedla, že ten ukončila v místech, kde se nacházela policejní hlídka. Svědkyně dále uvedla, že si nevzpomíná, že by svým stylem jízdy zpomalovali z rychlosti kolem 180 km/h na 40 km/h , ale její přítel jezdil stylem brzda – plyn tak, že je na tento styl zvyklá. Dále svědkyně uvedla, že se nemůže vyjádřit k situaci, kdy se vozidla Nissan míjela s Renaultem Twingo, neboť tuto situaci neviděla. Viděla pouze oblak prachu po levé straně vozovky a dále pohyb člověka mimo to vozidlo, následně zjistila, že tím vozidlem bylo vozidlo Renault Twingo. Na místě zastavili, snažili se poskytovat pomoc, poté i zjistili, že vedle vozidla leží ještě jedna žena. Pokud se jedná o pořadí vozidel při odjezdu z Panenského Týnce tak uvedla, že jelo vozidlo BMW M3, poté červený Nissan GTR a následně bílý Nissan GTR. Svědkyně dále uvedla, že asi po 20 minutách po nehodě se na místo vrátil svědek K. s vozidlem BMW, který jim říkal, že tu situaci viděl. Dále svědkyně uvedla, že pan K. byl velmi rozrušený a nervózní a na místě říkal, že jel za nimi, ale oni že jeli moc rychle, tak tu jízdu vzdal a zpomalil. Neříkal, kde ho předjeli, pouze hovořil o tom, že Nissany jely nalepené za sebou, v závěsu. Dále si měl pro sebe říkat, že to nemůžou stihnout, protože jely v závěsu. Pokud svědkyně byla konfrontována s výpovědí z přípravného řízení, kde hovořila o tom, že jako první jel červený Nissan GTR a pak bílý, tak uvedla, že s tímto souhlasí.

Pokud se jedná o svědky B., K. a V., tedy ty osoby, které se sportovními vozy rovněž vracely z tuningového srazu v Panenském Týnci.

Svědka A. B. (bratr obžalovaného) uvedl, že uvedeného dne byl společně se svým bratrem obžalovaným I. B. v Panenském Týnci na tuningovém srazu. Z Panenského Týnce se vraceli zpět do Prahy vozidlem Nissan GTR černobílé barvy. On byl v tomto vozidle jako spolujezdec a vozidlo řídil jeho bratr. Když ze srazu odjížděli, tak jela společně s ním ještě další vozidla, takto jelo minimálně 5 vozidel, ví o tom, že tam bylo vozidlo BMW M3, dále červený Nissan GTR řízený panem V., dále ještě jeden bílý Nissan GTR a bílá Audi R8. Jeli v koloně za sebou s tím, že jako první jel pan V. a oni s vozidlem, které řídil jeho bratr, jeli takto až do Prahy. Ke způsobu jízdy uvedl doslovně, že za vozidlem pana V. „byli nalepení“. Vzdálenost mezi jejich vozidly byla kolem 5 metrů, občas možná i méně. Když vyjeli z Panenského Týnce, tak do doby nájezdu na dálnici předjížděli asi tak 3x, podle názoru svědka vždy na bezpečných místech pro předjíždění. Pokud se jedná o vozidlo pana V., tak ten má hlučné auto, a proto řidiči, kteří jeli v jejich jízdním pruhu, věděli, že jedou sportovní auta, a proto jim uhýbali a pouštěli je. Proto dle svědka mohli, jakmile pan V. vybočil začít předjíždět, a to vždy tedy s vozidlem pana V. Svědek uvedl, že během jízdy nepozoroval, že by jeho bratr porušoval nějaké dopravní předpisy. Předjížděli pouze v místech, kde je to dovoleno a povolenou rychlostí. V žádném případě nepředjížděli v místech, kde je to zakázáno, pouze na místech přehledných. Protijedoucí vozidla na jejich styl jízdy nemusela nějak reagovat, ničeho takového si svědek nevšiml. Při předjíždění mohli jet rychlostí kolem 130 km/h. Dále svědek uvedl, že ví, jak vypadá vozidlo Renault Twingo, ale během jízdy si takového vozidla nikde nevšiml. Pokud byly svědkovi předloženy fotografie pořízené z videozáznamu, který poskytla svědkyně P., a kde je patrný způsob předjíždění jejich vozidla, tak svědek uvedl, že uznává, že jejich vozidlo je v některých místech celé v protisměru, přičemž z pohledu spolujezdce to vypadalo tak, že jedou uprostřed.

Svědka J. K. ve své výpovědi uvedl, že uvedeného dne byl v Panenském Týnci, kde se zúčastnil tuningového srazu. Byl tam se svým vozidlem BMW M3 šedé barvy. Když odpoledne z Panenského Týnce odjížděl, tak jelo více vozidel, ovšem popřel, že by na místě mezi řidiči byla dohoda o tom, že takto společně pojedou. Uvedl, že se jednalo o vozidla Nissan GTR obžalovaného B., svědka V. a dále o vozidlo Audi. Když z Panenského Týnce vyjeli tak pořadí vozidel se různě měnilo, dále uvedl, že si pamatuje, že když projížděli přes křižovatku, kde po pravé straně stála hlídka policie tak poté ještě předjel dva nebo tři vozy a dále už nepředjížděl. V těchto místech vozovka klesala a následovalo stoupání a mírná zatáčka. Za ním jelo vozidlo svědka V., tedy červený Nissan a za ním obžalovaný B. s bílým Nissanem. Tato vozidla jej následně předjela, a to v pořadí první červený a druhý bílý Nissan. Následně tyto vozy předjely ještě několik dalších aut, která jela před nimi, a poté se v protisměru objevilo vozidlo Renault Twingo. Svědek uvedl, že ho viděl u pravé krajnice, tam se odrazilo zpátky ke středové čáře a zase se odrazilo na pravou stranu do příkopu, kde

havarovalo. Od místa, kde míjeli hlídku policie k tomuto místu, byla vzdálenost zhruba 1 km. Svědek, jakož i celá kolona na místě nehody poté zastavili. Dále svědek uvedl, že když Nissany předjížděly vozidla jedoucí před ním v koloně, tak již potom neviděl, kde se zařazovaly, resp. si to nevybavuje. K tomu ještě doplnil, že se domnívá, že jedno z vozidel v koloně před ním byla i nějaká dodávka a tomu možná bránilo ve výhledu. Proto vzájemnou polohu Nissanů a Renaultu Twingo neviděl. Vybavuje pouze pohyb toho vozidla Renault Twingo. Nakonec sdělil, když viděl ten úhybný manévr Twinga, tak kolona byla vedle něj a on měl toto vozidlo před sebou.

Svědék JUDr. T. V. ve své výpovědi uvedl, že uvedeného dne se zúčastnil v Panenském Týnci tuningového srazu, přijel tam se svým vozidlem Nissan GTR červené barvy, RZ [REDAKCE]. Z této akce poté odjížděl společně s dalšími účastníky, kromě jiného i s panem K., kterého zná, které řídil vozidlo BMW M3 a dále s panem M., který řídil vozidlo Nissan GTR bílé barvy. V průběhu cesty se k nim připojilo osobní vozidlo zn. Nissan GTR obžalovaného B., kterého v té době znal pouze jako I. Po výjezdu z areálu se všichni zapojili do běžného provozu na silnici ve směru na Prahu. Vzhledem k tomu, že dojeli pomalu jedoucí vozy, tak on se rozhodl, že tyto vozidla předjede, což bylo ještě před tím úsekem, kde následně byla hlídka Policie České republiky. Tento svědek opakovaně setrval na tom, že během jeho jízdy nedošlo z jeho strany k žádnému porušování dopravních předpisů ani k žádnému ohrožení nebo omezování jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích. V průběhu předjíždění si nevybavuje, že by se proti němu v protisměru objevilo nějaké vozidlo, které by muselo reagovat nestandardním způsobem. Předjížděcí manévry prováděl tak, že se vždy se podíval do zpětného zrcátka a vyhodnotil situaci před vozidlem a poté provedl předjížděcí manévr. Ke svému vozidlu uvedl, že se jedná o silné vozidlo, jehož výkon činí asi 500 koňských sil. On sám má s takto silnými vozy velké zkušenosti, jezdil i se silnějšími vozy, neboť jezdí závody. Ovládání takového typu vozidla mu nedělá žádné problémy. Svědek uvedl, že od místa, kde po pravé straně míjel hlídku policie, tak do místa, kde následně došlo ke kolizi vozidla Renault Twingo, což tedy zjistil, až v pozdějším období může být vzdálenost do 1 km. U hlavního líčení poté svědek uváděl, že je přesvědčen, že během jízdy z Panenského Týnce se sportovní vozy vzájemně nepředjížděly. Pokud se měl vyjádřit k tomu, kolikrát on sám předjížděl před ním jedoucí vozidla v koloně, tak uvedl, že několikrát, ale nepamatuje si, zda se jednalo o jednotlivá vozidla či více vozidel za sebou. Znovu zopakoval, že žádné pravidla silničního provozu neporušoval, předjížděl pouze v místech, kde je to povoleno. Dále uvedl, že se domnívá, že v té koloně, kterou předjížděl, bylo jedno větší vozidlo typu Multivan. Dále uvedl, že když poprvé uviděl to malé auto, tak zrovna předjížděl, viděl ho v dálce, na metry to nedokázal odhadnout, ale on se stačil včas zařadit. Když takto předjížděl, tak v dálce nějaké vozidlo viděl, že se jednalo o to malé, konkr. vozidlo se dozvěděl až dodatečně. Vůbec jej nenapadlo, že by toto vozidlo nějak ohrozil nebo omezil. O jeho nehodě se dozvěděl až následně. Dále uvedl, že v této době si nevybavuje, že by proti němu jelo vozidlo Audi A6 a že by posádka tohoto vozidla musela na jeho styl jízdy nějak reagovat. Pokud se jedná o vozidlo řízené obžalovaným B., tak svědek uvedl, že nedokáže říci, zda a případně jak daleko za ním obžalovaný se svým vozidlem byl,

když on prováděl předjížděcí manévry. Během předjížděcích manévru do zrcátka nekoukal, díval se pouze před sebe. Pokud se měl vyjádřit k tomu, že svědci uváděli, že oba vozy Nissan předjížděly v těsném závěsu v pořadí první červený a druhý bílý, tak k tomu svědek uvedl, že je to velice těžký případ, neboť když předjíždí vozy, sníží rychlost na rychlost kolony kolem 70 km/h a poté začne předjíždět, takže za ním tak blízko by žádné auto nemohlo být, protože by se nabouraly. Znovu poté opakoval, že sledoval i situaci za svým vozidlem, ale polohu vozidla Nissan řidiče obžalovaného B. nedokáže určit. Dále uvedl, že nepovažuje za reálné, že by rychlost jeho vozidla při předjížděcích manévrech byla 140-160 km/h. Pokud obžalovaný sám hovořil o rychlosti kolem 130 km/h tak svědek uvedl, že si na takovou rychlost nevzpomíná. Dále uvedl, že si nevzpomíná, zda předjížděcí manévr prováděl tak, že jel prostředkem celé šíře vozovky, či zda si najížděl zcela do protisměru. Uvedl, že žádná vozidla před ním při předjížděcích manévrech nemusela uhýbat ani na něho nikdo z protijedoucích řidičů neblinkal. To, že se stala nějaká dopravní nehoda, mu volal pan K., v době, kdy svědek přijel již do Prahy a zaparkoval své vozidlo.

Pokud byl svědkovi V., a to i za přítomnosti obžalovaného, přehrán videozáznam, který natočila svědkyně P., kde je zachycena v délce 4 minut jízda vozidla řízeného svědkem V. a obžalovaným B. tak k tomuto svědek uvedl, že vzdálenost mezi jeho a protijedoucími vozidly byla vždy velká. Tato vzdálenost podle něho byla velká i ve vztahu k vozidlu, které na něho blikalo. Proč na něho toto vozidlo blikalo, neví, dle svého vyjádření se ale někdy stává, že řidiči takto blikají, že chtějí upozornit na to, že vůbec jedou. Pokud na videozáznamu řidič vozidla Audi hovoří o tom, že jen díky sportovním brzdám dokázal zpomalit ze 170 km/h na 40 km/h tak k tomu uvedl, že on při vjezdu do vesnice zpomalil na odpovídající rychlost a nevšiml si ani, že by někde přejel přes plnou čáru. Na tomto setrval i poté, co videozáznam a fotodokumentaci z něho pořízenou v jedné síni shlédl. Pokud byl dotazován, zda dle jeho názoru jízda, která je zachycena na videozáznamu v souladu s dopravními předpisy, uvedl, že k tomu se nemůže vyjádřit, neboť neví, co má na to odpovědět.

Po zhlédnutí uvedeného videozáznamu obžalovaný k tomuto uvedl, že se omlouvá za přejetou plnou čáru a za způsob své jízdy, ale nikoho neohrozil.

Svědek V. R. a svědkyně A. P., tvořili posádku vozidla Audi A6, které jelo ve směru jízdy vozidla Renault Twingo, tedy v protisměru jízdy k vozidlům obžalovaného, svědka V. a dalších již zmiňovaných svědků.

Svědek V. R. uvedl, že vozidlo Audi A6 řídil, přičemž najednou se proti němu v průběhu objevilo červeno- černé vozidlo, které jej ohrožovalo, z toho důvodu musel brzdit, a zajet ke krajnici, aby se mu vyhnul. Poté, co zajel ke krajnici, všude viděl spoustu prachu a

poté když zastavil, a prach opadnul, tak viděl, že je před nimi na stráni auto na střeše a že někdo leží uprostřed silnice. Jednalo se o mladého muže. Vedle vozidla poté ležela v příkopu mladá dívka, která byla zraněná. Kolem nic už se sbíhala spousta lidí, které tam začali poskytovat pomoc. Svědek se dále vrátil ke způsobu jízdy červeno-černého vozidla s tím, že toto vozidlo jelo prostředkem vozovky a on aby se vyhnul střetu s ním, musel uhnout doprava. Tato situace se stala v místech, kde je horizont, on jel jakoby do kopce a do pravotočivé zatáčky. Horizont se nachází z jeho pohledu jízdy někde za zatáčkou. Když poprvé uviděl to červeno-černé vozidlo tak bylo od něho vzdáleno několik desítek metrů, kde bylo toto vozidlo předtím nevím, jeho pohyb v dálce neregistroval, i když sledoval hlavně provoz před sebou. Jízdu vozidla Renault Twingo, které mělo jet před ním, si vůbec nevybavuje. Dále svědek uvedl, že kromě černo- červeného vozidla si jiného sportovního vozidla nevšiml. Ve vozidle jel se svojí partnerkou A. P., která mu říkala, že tam jelo ještě jedno podobné vozidlo bílé barvy. K rychlosti jízdy červeno-černého vozidla uvedl, že jelo velmi rychle, ale rychlost odhadnout nedokáže.

Svědčce A. P. uvedla, že jela jako spolujezdec ve vozidle Audi A6, které řídil její přítel, svědek R. Svědkyně uvedla, že v době, kdy projížděli někde v okolí Slaného tak nastala situace, kdy museli uhnout na krajnici dvěma vozidlům, a to červeno-černému a bílému, která jela za sebou. Poté, co takto uhnuli, museli následně zpomalit, protože viděli před sebou oblak prachu. Po zastavení zjistili, že před nimi havarovalo modré auto. Samotnou nehodu a její průběh neviděli. K případnému způsobu a stylu jízdy před nimi jedoucího vozidla Renault Twingo svědkyně žádné poznatky neuvedla, neboť sdělila, že jízdu tohoto vozidla před nimi neviděla. To, že proti nim v předjížděcím manévru jedou vozidla, svědkyně zjistila tak, že když uhýbali na krajnici, protože červeno-černé vozidlo předjíždělo, tak se otáčela, a viděla, že za sebou jedou vozidla dvě, tedy že za tímto prvním vozidlem jede ještě vozidlo bílé nebo hodně světlé. Dle jejího vyjádření vozidla jela kousek za sebou, na metry vzdálenost ale nedokázala odhadnout. Když se poté podívala zpět dopředu, tak už vpravo viděla oblak prachu. Když poprvé uviděla to červeno-černé vozidlo tak dle jejího názoru nebylo až tak blízko, a stačili se mu ještě uhnout, vzdálenost ale nedokázala odhadnout. Dále svědkyně uvedla, že neví o tom, že by v těchto místech byl nějaký horizont a nějaká zatáčka. K jízdě červeno-černého vozidla uvedla, že kdyby nenajeli na krajnici, tak se domnívá, že by se s tímto vozidlem střetli, ale jistá si tím zcela není, neboť nebyla v pozici řidiče.

Z protokolu o nehodě v silničním provozu, plánu místa dopravní nehody a fotodokumentace na místě pořízené soud zjistil prostorové uspořádání pozemní komunikace, kde k dopravní nehodě došlo. na místě nehody se nacházelo pouze poškozené vozidlo Renault Twingo. Nehoda se stala na silnici I. třídy č. 7, v katastru obce Slaný, přičemž vozidlo Renault Twingo ve směru na Louny a vozidlo obžalovaného jelo ve směru na Prahu. Vzhledem k tomu, že nedošlo k jakémukoliv kontaktu vozidla obžalovaného s vozidlem Renault Twingo, byly na místě zaznamenány stopy od pohybu vozidla Renault Twingo, které opouští komunikaci směrem doprava do svahu, kde se nacházejí poté rycí stopy od pohybu

vozidla tímto svahem až do jeho konečné polohy. Na vozovce byly poté zaznamenány smykové stopy, které se stáčí z pravého jízdního pruhu, tedy jízdního pruhu, v němž se pohybovalo vozidlo Renault Twingo směrem do travnatého svahu, kde pokračují a následně přecházejí ve stopy rycí. Je dále patrné, že došlo k značné deformaci prostoru kabiny vozidla Renault Twingo, které i z popisu stop se muselo opakovaně převracet přes střechu až do své konečné polohy. Pokud se jedná o samotnou komunikaci, tak šíře jízdních pruhů, kdy jeden je určen pro směr na Louny a druhý pro směr na Prahu, činí 3,4 metru. Šíře krajnice na straně vozovku směrem od Prahy na Louny činí 2,2 metru a na opačné straně 1,6 metru. V daném místě je dopravní značení takové, že jízdní pruhy jsou rozděleny přerušovanou podélnou čarou, tzn., že je zde i povoleno předjíždění. V místě dopravní nehody ani před tímto místem není rychlost jízdy nijak omezena. Vozidlo Renault Twingo se nachází v konečné poloze na střeše mimo vozovku. Ze směru jízdy vozidla obžalovaného vozovku mírně stoupá a poté předchází do táhlé levotočivé zatáčky. Pokud se jedná o vozidlo Renault Twingo, je patrné, že na tomto vozidle jsou umístěny pneumatiky s nedostatečnou hloubkou desénu. Pokud se jedná o polohu bezpečnostních pásů, tak na místě řidiče je pás zcela vytažen z vozidla, na místě spolujezdce je vytažen částečně a je umístěn na sedadle spolujezdce.

Z videozáznamu části jízdy vozidla obžalovaného a vozidla svědka V., který pořídila svědkyně P., a který poskytla policii, soud zjistil, že je natočena touto svědkyní část jízdy těchto sportovních vozidel v rozsahu 4,47 minuty, a to do míst, kde se po pravé straně na křižovatce nachází hlídka policie a kde byl záznam ukončen, což je zhruba 1 km před místem dopravní nehody tak, jak o tom svědci hovořili. Z tohoto videozáznamu je patrné, že vozidla Nissan GTR jela za sebou v pořadí červené řízené svědkem V. a bílé řízené obžalovaným B., přičemž z tohoto videozáznamu je zjevné, že oba řidiči těchto vozidel opakovaně závažným způsobem porušují pravidla silničního provozu, kdy nebezpečným až hazardním způsobem předjíždějí před nimi jedoucí vozidla, která svým stylem jízdy de facto vytlačují z jejich jízdních pruhů až na krajnici, předjíždění je prováděno velmi nebezpečným způsobem i s ohledem na blízkost protijedoucích jedoucích vozidel, kdy jedno z vozidel opakovaně bliká dálkovými světly, a tohoto řidiči obou Nissanů nedbají. Je také patrné, že při předjíždění v poslední fázi záznamu, tato dvě vozidla jedou za sebou ve velmi těsném závěsu. Z tohoto videozáznamu je také patrná vysoká a nepřiměřená rychlost těchto vozidel, stejně tak i tedy vozidla, v němž se pohybovala svědkyně P., kdy řidič tohoto vozidla (jednalo se o vozidlo Audi, v němž svědkyně P. cestovala) před obcí Lotouš uvádí, že jen díky sportovním brzdám byl schopen vozidlo zastavit, resp. zpomalit z rychlosti 170 km/h na 40 km/h, a to v podstatě jel v těsném závěsu za před ním jedoucími vozidly Nissan, řízenými svědkem V. a obžalovaným B.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, který se zabývá zraněním poškozeného D. R., a který byl se souhlasem stran u hlavního líčení přečten. Soud zjistil, že bezprostřední příčinou smrti poškozeného D. R. bylo přerušení krční míchy při zlomenině druhého krčního obratle. Shledané poranění bylo absolutně smrtelné a neslučitelné

se životem. Ve znaleckém posudku je poté podrobně popsán rozsah všech zranění, která byla při pitvě poškozeného zjištěna, a která mají svůj původ v nehodovém ději, tedy kolizi vozidla Renault Twingo, které poškozený řídil. Znalci dále konstatovali, že zjištěná zranění nastala účinkem tupého násilí, které velkou silou působilo zejména na hlavu, krk a hrudník. Předmětná dopravní nehoda s nárazem a opakovaným převrácením osobního motorového vozidla může vznik všech zranění poškozeného dobře vysvětlit a všechna zranění nastala v přímé příčinné souvislosti s nehodovým dějem, a tedy v přímé příčinné souvislosti s tímto nehodovým dějem došlo i ke smrti poškozeného.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství a z výsledku zpracovatelky tohoto posudku soudní lékařky MUDr. O. P. – T., kdy se zabývala zraněními, která utrpěla poškozená M. Š., soud zjistil, že poškozená utrpěla oděrky v obličeji v blízkosti levé očníce, podkožní krevní výron vlevo na čele, zlomeninu 3-5 žebra vpravo s průnikem volného vzduchu do podkoží hrudní stěny, drobné povrchní oděrky na pravém kolenu, zlomeninu horního a dolního raménka stydké kosti vpravo, rozlomení křížokyčelního skloubení vpravo, a otřes mozku. Zranění poškozené vzniklo působením tupého násilí o velké intenzitě na pravou polovinu hrudníku a pánve zprava, a o menší intenzitě na levou stranu obličeje, na hlavu do levé čelní a obou spánkových krajin, na pravé koleno a obecně na končetiny a o střední intenzitě do oblasti zevního kotníku pravé nohy. Tento úrazový mechanismus se mohl dobře uplatnit u cestující na předním sedadle osobního vozidla a pohybu vozidla tak, jak je blíže popsán ve výroku tohoto rozsudku s tím, že poškozená byla v průběhu popsání nehodového děje katapultována mimo vozidlo. Utrpěná zranění, která soudní lékařka hodnotí jako závažná a těžká, zejména pokud se jedná o poranění pánve, mají příčinnou souvislost k předmětné dopravní nehodě. Poškozená byla v běžném způsobu života podstatně omezena po dobu nejméně 7 měsíců, v důsledku nutnosti pohybu za pomoci berlí bez plné zátěže pravé dolní končetiny. Utrpěná poranění pro ní znamenala i značné obtíže při pohybu a chůzi. Znalkyně dále u hlavního líčení uvedla, že pokud se jedná o poranění poškozené, které by případně mohlo vzniknout od nárazu trupu do bezpečnostního pásu, pak takové poranění, které by bylo pro takovýto mechanismus vzniku typické a jednoznačné neshledává. Sice došlo ke zlomenině horního žebra vpravo, což je v místech, kde prochází bezpečnostní pás, ale jednalo se o 3-5 žebro, což je z jejího pohledu poněkud níže, než je bezpečnostní pás umístěn. Typická poranění u osob, které jsou připoutány bezpečnostním pásem při vyšších nárazových rychlostech spočívající v jednak poranění měkkých tkání, dále v kontaktu trupu s bezpečnostním pásem dochází k pohmožděninám, které se projevují na kůži řetovitým otiskem. Ze zranění vnitřních jsou poté shledávány zlomeniny klíčních kostí, a to jejich středních částí, případně přilehlých horních žeber. Při vyšších nárazových rychlostech poté nelze vyloučit ani nitrobřišní či nitrohruďní poranění. Žádné takové poranění, které by bylo takto typické ve zdravotní dokumentaci poškozené, popsáno není. Znalkyně tedy uzavřela, že žádný typický projev poranění svědčící pro použití bezpečnostního pásu neshledává. Znalkyně konstatovala, že pokud by poškozená byla připoutána bezpečnostním pásem a trup by byl dostatečně fixován, tak při převrácení vozidla by nejspíše nedošlo k izolované zlomenině 3-5 žebra.

Ze znaleckého posudku soudního znalce z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie ing. J. S., jakož i z jeho výsledku u hlavního líčení soud dále zjistil, že metodou plynové chromatografie nebyla v krvi zemřelého D. R. zjištěna přítomnost alkoholu. Imunochemický test séra na přítomnost látek typu opiátů, kokainu a amfetaminu byl vyhodnocen jako negativní. Test na přítomnost látek typu kanabinoidů byl vyhotoven jako pozitivní a v séru byla prokázána přítomnost THC, 11 OH-THC THCA byla stanovena i hladina koncentrace těchto látek, a to u psychoaktivních kanabinoidů, což je THC v množství 10 ng/ml, u 11 OH-THC 3 ng/ml a u neaktivního metabolitu THCA 51 ng/ml. U hlavního líčení dále znalec uvedl, že obecně účinek kanabinoidů snižuje schopnost či způsobilost k bezpečnému řízení motorového vozidla, řidič může být utlumený, je porušena jeho pozornost, schopnost soustředění a může se prodlužovat i reakční čas. V případě omamných a psychotropních látek jsou účinky na jednotlivce silně individuální a je tam mnoho faktorů, které toto mohou ovlivňovat. Např. i kanabinoidů zda se jedná ten den o první cigaretu nebo o druhou, neboť druhá působí méně., K tomuto stavu poškozeného se tedy znalec nedokáže z tohoto pohledu vyjádřit. Z jeho zkoumání vyplývá, že poškozený D. R. si musel látku vzít řádově několik hodin před odběrem krve, nemohlo se jednat o dny. Množství látky, kterou užil, nelze určit. Pokud se jedná o neaktivní metabolit, tak tento termín znamená, že se začal aktivní kanabinoid metabolizovat na neaktivní metabolit, a tento se může nacházet v krvi i několik dnů. Neaktivní metabolit tedy může být navázán na vykouření cigarety marihuany několik dnů předem. Dále znalec uvedl, že po vykouření jedné cigarety marihuany lze dosáhnout řádově stovky nanogramů psychoaktivních kanabinoidů v mililitru krve. V první hodině toto množství může ale klesnout až na 10 ng/ml.

Jak již bylo uvedeno, v předchozí části odůvodnění tohoto rozsudku tak v této trestní věci bylo zpracováno několik znaleckých posudků z oboru doprava. Jeden znalecký posudek, a to posudek zpracovaný Ing. V. K. byl zpracován na žádost orgánů činných v trestním řízení a další dva znalecké posudky předložil obžalovaný, nejprve v přípravném řízení znalecký posudek soudního znalce Ing. P. H. a poté v průběhu řízení před soudem znalecký posudek soudního znalce Ing. A. Ž. Dále ještě obžalovaný předložil znalecký posudek soudního znalce ing. J. H., což je rovněž soudní znalec z oboru dopravu, který ovšem své znalecké zkoumání zaměřil na stav bezpečnostních pásů vozidla Renault Twingo a na technický stav tohoto vozidla.

Pokud se jedná o soudní znalce z oboru doprava, kteří analyzovali nehodový děj, tedy znalci Ing. K., Ing. H. a Ing. Ž., tak soud již na tomto místě musí konstatovat, že za situace, kdy nedošlo ke kontaktu vozidla Renault Twingo a vozidla Nissan řízeného obžalovaným a na vozovce jsou zanechány pouze stopy od pohybu vozidla Renault Twingo, byla pozice znalců velmi ztížena pokud se vyjadřují k pohybu vozidla Nissan či obou vozidel Nissan, tedy jak vozidla řízeného obžalovaným, tak svědkem V. Jedná se o spíše spekulativní úvahy, které

nemají jednoznačný technický podklad (také nehodu analyzují v různých variantních řešeních) a již jen z tohoto pohledu soud tyto znalecké posudky považuje spíše za podružné doplňující důkazy k těm důkazům, které má k dispozici, zejména výpovědím svědků tak, jak bude dále uvedeno.

Ze znaleckého posudku Ing. K. lze zjistit, že výchozí rychlost vozidla Renault Twingo, tedy v rychlost v době reakce řidiče poškozeného R. byla 78,2 až 89,5 km/h. Řidič vozidla Renault se snažil intenzivně brzdít a současně provedl prudké vyhnutí doprava, což znamenalo, že vozidlo bylo uvedeno do nestabilního stavu a začalo se bočně smýkat. Prudké vyhnutí prováděl řidič vozidla Renault Twingo ze středu vozovky, a to ve svém jízdním pruhu. Tento znalec se i dále zabýval skutečností, zda posádka vozidla Renault Twingo měla zapnuté bezpečnostní pásy, a dospěl k závěru, že u řidiče byl bezpečnostní pás zapnutý a byl pod zatížením a při změně rychlosti a nárazu do svahu a přetáčení vozidla přes střechu došlo k jeho poškození a uvolnění v tom smyslu, že při rotaci vozidla a rozepnutí pásu úderem a deformacemi došlo k té situaci, že řidič opustil své vozidlo v místech vyražených předních dveří. Zkoumání dále ukazuje, že na četných místech systému bezpečnostních pásů mohou vzniknout stopy po zatížení, které jednoznačně vypovídají o použití bezpečnostních pásů. Takovéto stopy byly na pásech i zjištěny. Pokud se jednalo o bezpečnostní pás spolujezdkyně poškozené Š., tak ten byl dle znalce aktivovaný, což dle znalce znamená, že byl použitý. Pás se zřejmě uvolnil při převrácení vozidla přes střechu a v důsledku toho, že byl již vytržen z kotvení. Pokud je pás v pořádku a funkční, tak při převrácení vozidla by měl pasažéra udržet v sedačce. Nicméně u spolujezdkyně došlo k situaci, že při převrácení, kdy byl pás aktivován, se už nezatahl, byl volnější, takže mohla být v konečné fázi spolujezdkyně mimo vozidlo. Ing. K. se dále vyjadřoval k technickému stavu vozidla Renault Twingo, kdy uvedl, že pokud se jedná o pneumatiky, ty nebyly v dobrém stavu a neodpovídaly bezpečnému provozu na pozemních komunikacích, zejména bylo zjištěno silnější sjetí předních pneumatik na jejich vnějších hranách. Toto má samozřejmě vliv na snížení adheze. Znalec dále konstatoval, že u vozidla Renault Twingo se zcela jednoznačně z hlediska jízdního manévru jednalo o prudké stržení řízení doprava, a kdyby pneumatiky odpovídaly předpisům, tak by sice nedocházelo k takovému smýkání po vozovce, a zanechání 4 smykových stop, které byly zjištěny, ale nastala by situace, že sice směrová stabilita vozidla by byla lepší, ale vozidlo by se v důsledku stržení řízení doprava stejně do svahu dostalo a vyjelo by mimo vozovku. Konečně znalec uváděl, že vzhledem k tomu, že po jízdě vozidel Nissan nebyla zanechána žádná stopa, tak pohyb těchto vozidel řešil pouze variantním způsobem tak, jak je uvedeno v jeho znaleckém posudku.

Pokud se jedná o znalecký posudek soudního znalce Ing. P. H. tak tento posudek byl za souhlasu stran u hlavního líčení přečten. Ohledně tohoto posudku má soud zásadní výhrady v tom směru, že dle jeho názoru se jedná o velmi povrchní materiál, který blíže a odpovědným způsobem neanalyzuje zjištěná fakta. Tento znalec uvedl, že vozidlo Renault Twingo, resp. jeho řidič reagoval na pohyb červeného Nissanu řízeného svědkem V., přičemž

rychlost vozidla Renault Twingo tento znalec stanovil na 145 km/h v době reakce řidiče a na 100 km/h v době opuštění vozovky. Dále tento znalec konstatoval, že řidič Renaultu Twingo se z technického hlediska mohl oběma příjíždějícím vozidlům bezpečně vyhnout, a to částečným vyjetím na pravou krajnici nebo pokračovat v jízdě asi uprostřed svého jízdního pruhu. Oba Nissany se pohybovaly při předjíždění po středové přerušované čáře a tak by ke kontaktu vozidel nedošlo a nedošlo by ani k vyjetí vozidla Renault Twingo mimo vozovku. Příčinu nehody znalec z technického hlediska spatřuje v nesprávném nebo nepřiměřené reakci řidiče Renault Twingo D. R. na pohyb červeného Nissanu, řízeného svědkem V. Dále znalec bez bližšího vysvětlení uvedl, že z analýzy vyplynulo, že k nekontrolovatelnému pohybu Twinga došlo až po projetí obou Nissanů a jak obžalovaný B., tak i svědek V. na vzniklou kolizní situaci nemuseli vůbec reagovat a zřejmě pokračovali s vozidly dál v jízdě. Již na tomto místě soud konstatuje, že k tomuto znaleckému posudku a k závěrům, které Ing. H. vyvozuje, nepřihlížel, neboť se jedná o ryzí spekulace, které nemají reálný technický podklad a písemnost předložená Ing. H. snad ani nesnese parametry znaleckého posudku soudního znalce z oboru doprava. Nad to soud dodává, že zřejmě i z těchto důvodů byl obhajobou předložen další znalecký posudek soudního znalce z oboru doprava, který zpracoval Ing. A. Ž.

Ke znaleckému posudku Ing. A. Ž. nutno uvést, že ten se na rozdíl od Ing. H. věci podrobně zabýval, nicméně i on stejně jako předchozí znalci neměl k dispozici žádné technické podklady pro pohyb vozidel Nissan, řízených obžalovaným a svědkem V. Toto konečně i ve svém posudku uvádí, kdy konstatuje, že vzhledem k tomu, že nedošlo ke střetu vozidel, nejsou pro přesné a jednoznačné provedení analýzy pohybu vozidel před střetem žádné exaktní a jednoznačné podklady a znalec tedy musel provést analýzu možného vzájemného pohybu vozidel před vyjetím vozidla Renault mimo vozovku na základě jednotlivých svědeckých výpovědí uvedených ve spise v návaznosti k dopravně-technické situaci v místě nehody. Z tohoto pohledu se spíše jedná o hodnocení výpovědí svědků, tedy provedených důkazů, což je úkolem soudu a nikoli soudního znalce. Pokud se jedná o rychlost vozidla Renault Twingo, tento soudní znalec v podstatě ve shodě s posudkem Ing. K. konstatoval, že toto vozidlo se v době reakce řidiče Renault Twingo mohlo pohybovat rychlostí kolem 90 km/h a vozovku opouštělo rychlostí kolem 74 km/h. V daném úseku znalec konstatoval minimální dohlednost na vzdálenost 160-180 metrů, kdy se mohli řidiči protijedoucích vozidel poprvé spatřit a mezní rychlost z hlediska dohlednosti, vzhledem k typu a konstrukci vozidla Nissan GTR znalec v daném úseku stanovil na 160 km/h. Dále znalec uvádí, že vzhledem k tomu, že nedošlo ke střetu vozidel a na vozovce nebyly zanechány ani stopy od vozidel Nissan, není možné jednoznačně stanovit jejich rychlost v době předjíždění a ani stanovit v podélném směru místo, kde se obě místa Nissan zařazovala před kolonu vozidel, která předjížděla a tedy i kde v tomto okamžiku bylo protijedoucí vozidlo Renault. K tomuto se lze pouze opět vyjadřovat v určitých variantách, což opět koresponduje s tím, že uváděl Ing. K. a z hlediska postupu znalců u těchto variantních řešení lze opět odkázat na již zmiňované stanovisko soudu. Nicméně znalec konstatoval, že je nesporné, že obě vozidla Nissan musela jet rychlostí vyšší než 90 km/h, což je ovšem zřejmé z výpovědí svědků, řidičů vozidel pohybujících se v koloně, kterou Nissany předjížděly.

Znalec dále kategoricky uzavírá, že pokud jela za sebou předjížděcí vozidla Nissan ve vzdálenosti 5-10 metrů, nemohlo dojít v žádném případě k zařazení se vozidla Nissan řízeného řidičem JUDr. V. před kolonu vozidel v době, kdy bylo vozidlo Nissan řízené obžalovaným ještě vedle kolony vozidel a řidič vozidla Renault by tak musel při této variantě řešení pohybu vozidel, reagovat na vozidlo řízené svědkem V., neboť v té době vozidlo řízené obžalovaným muselo být ještě za tímto prvním vozidlem Nissan. Pokud by jela za sebou předjížděcí vozidla Nissan ve vzdálenosti vyšší než 30 metrů, což je dle znalce bezpečná vzdálenost za sebou jedoucích vozidel, je z technického hlediska možné, že v době zařazování se vozidla Nissan řízeného svědkem V. před kolonu vozidel, by vozidlo řízené obžalovaným B. mohlo jet ještě vedle kolony vozidel. Své závěry tento znalec zopakoval a setrval na nich i u hlavního líčení. Vyjadřoval se i k otázce připoutání posádky vozidla Renault Twingo bezpečnostními pásy a k tomuto uvedl, že může dojít k situaci, že při rotaci vozidla působí na posádku boční síla a dále rotační síly a pokud došlo k vytržení pásu u řidiče vozidla, tak při jeho uvolnění a při rotaci vozidla mohl řidič vypadnout z vozidla na vozovku. U spolujezdce pokud by byl připoutaný, tak by musely být zanechány opět nějaké stopy od nárazu do pásu, nicméně může dojít i v některých případech k tomu, že člověk připoutaný, pokud na něho působí boční síla, která jej vrhne doleva a pás je umístěn přes pravé rameno, že dojde k vyvlečení pásu a uvolnění osoby z pásu při rotaci vozidla. Dále se znalec vyjadřoval i k technickému stavu vozidla Renault Twingo, zejména poté ke stavu pneumatik, kde v podstatě se shodl s tím, co uváděl Ing. K. Nicméně i tento znalec uvedl, že pokud by byly pneumatiky v lepším stavu, tak zatočení vozidla, vzhledem k reakci řidiče, by došlo na kratší vzdálenost, ale stejně by se vozidlo dostalo mimo vozovku až do travnatého stavu. Pouze by nebyl tak dlouhý oblouk pro vyjetí vozidla. I tento znalec, stejně tak jako Ing. K. uváděl, že pokud se jedná o pohyb vozidla Renault Twingo směrem doprava mimo vozovku, takže toto vozidlo vyjelo od středu vozovky. Znalec uvedl, že pokud by i pneumatiky byly zcela v pořádku, tak by zřejmě řidič nedokázal vozidlo udržet na vozovce.

Pokud se jedná o znalecký posudek Ing. J. H., tak tento posudek byl sice zpracován již v červenci roku 2011, nicméně do spisu byl obhajobou založen až v průběhu řízení před soudem. Jak již bylo uvedeno, tak tento znalec se zabýval zejména technickým stavem vozidla Renault Twingo a otázkou použití bezpečnostních pásů. Znalec konstatoval, že vozidlo Renault Twingo před dopravní nehodou intenzivně nebrzdilo, protože nebyly zjištěny stopy tepelného namáhání brzdových kotoučů. Tloušťka brzdových kotoučů a brzdových destiček poté odpovídá technickým požadavkům na toto vozidlo. Celkově byl brzdový systém plně funkční. Vzhledem ke stavu brzdové kapaliny, která nebyla ve vozidle několik let měněna či doplňována, nastává možnost vzniku technické závady na brzdovém systému při intenzivním a dlouhém brzdění. Z tohoto hlediska hodnotí znalec brzdovou soustavu jako nevyhovující. Dále konstatoval, že z prohlídky bezpečnostních pásů lze jednoznačně stanovit, že posádka vozidla před nehodou nebyla připoutána bezpečnostními pásy. Bezpečnostní pás řidiče byl poškozen a nefungoval navíječ pásu již před nehodou a nebylo jej možno zapnout při sedící posádce vozidla. Pás byl v zapínací sponě přehnut a se sponou nešlo pohybovat. Bezpečnostní pás spolujezdce na předním sedadle se plynule odvíjel z navíječe, který za

normálních okolností při dopravní nehodě se zablokuje a pás nelze navinout zpět na cívku. Pokud se jedná o stav pneumatik, tento znalec hodnotil jako nevyhovující a pokud se zabýval stavem řízení, tak uvedl, že toto bylo plně funkční. Na těchto svých závěrech setrval i u hlavního líčení. Dále uvedl, že pokud se jedná o brzdovou kapalinu tak tato z vozidla nijak neunikala a za situace, kdy by bylo hodnocena jako nevyhovující, auto by sice brzdilo, ale neví se s jakým brzdícím účinkem. Pokud konstatoval, že před dopravní nehodou vozidlo intenzivně nebrzdilo, tak k tomuto sdělil, že brzdit mohlo, ale vzhledem ke stavu brzdové soustavy nevyvinulo intenzivní brzdění, tzn. na pneumatikách, nebyly dřecí plošky, a brzdové kotouče nebyly extrémně tepelně namáhané, nebylo tam zaznamenáno zabarvení kotoučů do modra, které by naznačovalo toto intenzivní brzdění. Dále se znalec opět obšírně zabýval otázkou připoutání posádky vozidla Renault Twingo bezpečnostními pásy z hlediska polohy posádky, pohybu vozidla a stavu bezpečnostních pásů. Nicméně u hlavního líčení posléze konstatoval, že vzhledem k tomu, že vzhledem k tomu, že tzv. B sloupek byl na straně u spolujezdkyně narušený a byl zmáčknutý, mohlo teoreticky dojít k situaci, že by spolujezdkyně byla z bezpečnostního pásu uvolněna, tzn., že by se tento pás v důsledku pohybu sloupku B dovnitř vozidla uvolnil. Pokud se jedná o bezpečnostní pás u řidiče, skutečnost, že brzda bezpečnostního pásu byla zaseklá, svědčí o tom, že pás byl uveden v činnost, tzn., že na bezpečnostní pás působila síla, která ho zasekla. K tomu konstatoval, že buď na místě seděl řidič, nebo k poškození došlo jiným způsobem, který blíže nevysvětlil. Pouze konstatoval, že v daném případě šel pás ztěžka zapnout přes sedadlo a z toho usuzuje, že řidič nebyl připoután, protože by se tam tělo řidiče nevešlo. Pokud byl dále k tomuto dotazován, uvedl, že mu není známo, zda sedadlo řidiče, v době, kdy tento pás zkoušel, bylo ve stejné poloze jako v době nehody. Nakonec uvedl, že k zaseknutí pásu v důsledku působení jiných sil by mohlo dojít, pokud by se pás zasekl o nějakou pevnou překážku, nicméně neví, o co by se v konkr. případě pás mohl zachytit. Skutečnost, že pás byl poničen, si vysvětluje tak, že byl již poškozen před dopravní nehodou, což je jedna z variant, druhou variantou je to, že tam někdo seděl a třetí variantou, že při rotaci došlo nějakým způsobem k zachycení pásu a vytažení pásu z vozidla. Pokud mu byla předložena fotodokumentace z místa nehody, uvedl, že neví, o jakou překážku by se mohl pás při převrácení vozidla na svahu zachytit. Teoreticky by se mohl zachytit o dveře vozidla. Posléze znalec uvedl, že nemůže vyloučit, že by držák pásů u řidiče nebyl vytržen v důsledku použití řidiče, ale musel by to porovnat se zraněním poškozeného. Blíže toto opět nebyl schopen vysvětlit. Pokud se jedná o stav pneumatik tak k tomuto znalec uvedl, že pokud by bylo vybaveno, které odpovídají normám, a došlo by k prudkému stržení řízení doprava, tak vozidlo se může také dostat do nestabilního stavu, ale dostává se tam později než s pneumatikami ojetými. V tomto směru byl tedy zcela ve shodě se závěry znalců Ing. K. a Ing. Ž.

Pokud obhajoba navrhovala doplnit dokazování o doplnění posudku MUDr. O. P. – T., tak jak o tom soud původně uvažoval, mělo by být doplněno dokazování o vysvětlení rozporu mezi tím, co o svých zraněních tvrdí poškozená a co tvrdí lékaři. Dále byl navrhován důkaz předložením záznamu o technické kontrole vozidla Renault Twingo. O těchto návrzích soud rozhodl dle § 216 odst. 1 tr. řádu tak, že se další důkazy již provádět nebudou, neboť dospěl

k závěru, že obsáhlé dokazování, které bylo této věci věnováno, poskytlo dostatečný podklad pro rozhodnutí, jak z hlediska průběhu nehodového děje, tak i z hlediska jeho následků a podílu jednotlivých osob na něm. Soud sice původně uvažoval o doplnění znaleckého posudku MUDr. O. P. – T. z hlediska zranění poškozené Š. a použití bezpečnostního pásu, nicméně s ohledem na výpověď této poškozené a znalecké posudky, které se bezpečnostním pásům věnují, dospěl k závěru, že není nutné toto dokazování dále provádět. Stejně tak nebylo nutné ověřovat rozsah, závažnost a charakter zranění poškozené Š., neboť toto je dostatečně známo ze znaleckého posudku výše uvedené znalkyně. Pokud se jedná o technický stav vozidla Renault Twingo a případný záznam o jeho technické kontrole, tak tento technický stav v době dopravní nehody byl dostatečně osvětlen opět znaleckým zkoumáním.

Po vyhodnocení výše citovaných důkazů, a to jednotlivě i v jejich vzájemném souhrnu, dospěl soud k jednoznačnému závěru, že příčinou předmětné tragické dopravní nehody vozidla Renault Twingo, při níž došlo k úmrtí poškozeného D. R. a k těžkému zranění jeho spolujezdkyně M. Š., bylo chování obžalovaného I. B. jako řidiče osobního automobilu tov. zn. Nissan GTR, RZ [REDAKCE]. Obžalovaný svým zcela bezohledným a riskantním stylem jízdy, kdy nepřiměřeně vysokou rychlostí pohybující se v rozmezí 130-150 km/h předjížděl před ním jedoucí vozidla, porušil ust. § 18 odst. 1,3 a § 17 odst. 5 písm. a,b,c) zákona č. 361/200 Sb. v platném znění (zákon o silničním provozu). V těchto ustanoveních je řidiči uložena povinnost přizpůsobit rychlost své jízdy, zejména svým schopnostem a vlastnostem vozidla a dále i jiným okolnostem, které je možno předvídat s tím, že vzhledem k použitému typu vozidla obžalovaný s takovýmto vozidlem smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h. Konečně pokud se jedná o předjíždění je zakázáno předjíždět za situace, nemá-li řidič před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, dále jestliže by nemohl se bezpečně zařadit před předjížděná vozidla a pokud by předjížděcím manévrem ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče. Je zjevné, že obžalovaný všechna tato ustanovení zákona porušil a není rovněž pochyb o tom, že se jedná o jedny z nejdůležitějších ustanovení, neboť v důsledku jejich porušování dochází k velmi závažným dopravním nehodám s těžkými následky, jak se to bohužel stalo i v tomto konkrétním případě. Po provedení hlavních líčení má soud za bezpečně prokázané, že v poslední fázi jízdy, než došlo k nehodě vozidla Renault Twingo, jely oba sportovní vozy Nissan GTR v pořadí jako první vozidlo řízené svědkem V., které mělo červenou barvu a jako druhé vozidlo řízené obžalovaným B., které mělo bílou barvu s černými doplňky. Je rovněž bezpečně prokázáno, že rychlost jízdy těchto vozidel se pohybovala v rozmezí 130-150 km/h, kdy oba dva riskantně a nebezpečně prováděli předjížděcí manévry před nimi jedoucími vozidly, kdy kolona těchto vozidel se pohybovala rychlostí kolem 80-90 km/h. Toto je zcela jednoznačně prokázáno výpověďmi svědků – řidičů vozidel, která obžalovaný a svědek V. předjížděli. Konečně v tomto směru lze odkázat i na videozáznam natočený svědkyní P., z něhož je styl a způsob této nebezpečné jízdy jednoznačně patrný a v tomto smyslu nemůže obstát jak obhajoba obžalovaného, tak ani svědectví svědka Vavřince ohledně způsobu a stylu jízdy. Tento videozáznam v trvání přes 4 minuty dokresluje chování obou řidičů na pozemní komunikaci a tento styl jízdy nebyl změněn ani po ukončení videozáznamu, což ostatně

slyšení svědci výše uvedení rovněž potvrzují. Jak již bylo rovněž uvedeno v předchozí části odůvodnění tohoto rozsudku, obhajoba zejména klade důraz na znalecké zkoumání z oboru doprava, ovšem s tímto soud nemůže souhlasit, neboť znalecké zkoumání je pouze jedním z celé řady důkazů, které jsou k dispozici, navíc v této konkrétní věci, kdy nedošlo ke kontaktu protijedoucích vozidel, měli znalci velmi ztíženou úlohu, jak je konečně uvedeno opět v předchozí části v odůvodnění tohoto rozsudku, která se zabývá otázkami znaleckého zkoumání jednotlivých znalců a výhrad, které k tomuto soud má. Nicméně z tohoto znaleckého zkoumání vyplynulo, že vozidlo Renault Twingo se mimo vozovku dostalo poté, co řidič vozidla poškozený R. provedl prudký vyhybací manévr, kdy strhl řízení vozidla doprava. Je faktem, že vozidlo Renault Twingo nebylo v ideálním technickém stavu, nicméně na vznik této dopravní nehody to žádný význam nemělo, neboť opět ze znaleckého zkoumání vyplynulo, že pokud by vozidlo mělo kvalitní a předpisům odpovídající pneumatiky, tak by k vyjetí vozidla mimo vozovku došlo, pouze na kratším oblouku. K samotné kolizní situaci je poté třeba uvést, že soud zde vycházel z výpovědi svědků – přímých pozorovatelů děje, zejména je poté nutné poukázat na výpověď svědka E., který z pozice řidiče vozidla typu Multivan měl jasný přehled o situaci na pozemní komunikaci. Samozřejmě jsou důležité i výpovědi ostatních svědků – řidičů vozidel, které Nissany předjížděly, zejména se jedná o svědkyni Ruprichovou, která jela v koloně vozidel jako první. Tato svědkyně potvrdila, že červený Nissan řízený svědkem V. ukončil byť riskantně předjížděcí manévr a v tu dobu se vedle ní objevil bílý Nissan řízený obžalovaným a proti němu vozidlo Renault Twingo. Svědek E., který jel v koloně vozidel jako třetí nebo čtvrtý v pořadí a měl, jak je již uvedeno vyšší vozidlo, situaci v podstatě popisoval shodně jako svědkyně R., nicméně vzhledem ke své pozorovací pozici poskytl o průběhu nehody jasnější přehled. Tento svědek hovoří o tom, že řidič vozidla Renault Twingo, D. R., již zásahem do řízení reagoval na nebezpečný předjížděcí manévr svědka V., nicméně a to je pro posouzení trestní odpovědnosti obžalovaného B. velmi důležité, tento svědek uvedl, že v době, kdy řidič Renaultu Twingo srovnal řízení a byl se svým vozidlem u středu vozovky ve svém jízdním pruhu, musel následně prudkým stržením řízení doprava reagovat na přítomnost vozidla řízeného obžalovaným B., které jelo přímo proti němu, čímž se vyhnul čelnímu střetu s tímto automobilem. Jeho tvrzení jsou v podstatě potvrzena i závěry znalců Ing. Kučery, který podával posudek v rámci žádosti orgánů činných v trestním řízení, tak i Ing. Ž., který podával posudek na žádost obhajoby, kdy tito znalci shodně uvedli, že vozidlo Renault Twingo v době, kdy řidič prováděl prudké strhnutí řízení doprava, se pohybovalo ve svém jízdním pruhu při středu vozovky. To tedy pouze dokresluje situaci, kterou popisoval svědek E., tedy, že řidič vozidla Renault Twingo srovnal řízení vozidla a mohl by pokračovat v jízdě ve svém jízdním pruhu, nicméně díky přítomnosti dalšího předjíždějícího vozidla řízeného obžalovaným B. na situaci reagoval způsobem, který popsal nejen tento svědek, ale i svědci ostatní, kteří tak detailně průběh kolizní situace neviděli a vyjadřovali se spíše k pohybu vozidla Renault Twingo po vyjetí mimo komunikaci. Z těchto výše popsanych důkazů je podle názoru soudu dále zřejmé, že řidič vozidla Renault Twingo poškozený D. R., na danou pro něho velmi nebezpečnou situaci, reagoval naprosto adekvátně a racionálně, v podstatě kdy se proti němu blížilo jiné vozidlo, jeho snaha směřovala k odvrácení střetu a řízení vozidla tedy usměrnil do míst, kde byl volný prostor. Z tohoto pohledu se jedná o zcela přirozenou

reakci řidiče takto ohroženého vozidla. Soud se zde o tom zmiňuje z toho důvodu, že jak již bylo rovněž konstatováno, tak toxikologickým vyšetřením, bylo zjištěno možné ovlivnění chování řidiče R. nedovolenými látkami (THC). Není pochybností, že poškozený tyto omamné látky užil, nicméně na vznik a průběh kolizní situace a tedy i na snížení míry zavinění obžalovaného tato skutečnost dle názoru soudu neměla v tomto konkrétním případě žádný vliv. Ze strany poškozeného by se za takové situace jednalo o přestupkové chování řidiče motorového vozidla. Při posuzování trestní odpovědnosti obžalovaného je poté třeba poukázat i na výpověď spolujezdkyně poškozeného R. M. Š., která byt' utrpěla velmi závažná a těžká zranění a z průběhu dopravní nehody si pamatuje menší část, tak uvedla, že krátce před vyjetím vozidla mimo vozovku, poškozený uvedl „tam se tři nevejdeme“ a viděla před sebou bílé auto. Tato její výpověď opět koresponduje s tím, co uvádějí o průběhu jízdy a vzniku kolizní situace svědci, zejména se jedná o svědky E. a R. Obhajobu obžalovaného ohledně způsobu a stylu jízdy, musel soud odmítnout jako zcela nevěrohodnou a v rozporu s provedenými důkazy, stejně tak jako nevěrohodné se jeví jeho tvrzení o tom, že nezaregistroval pohyb vozidla Renault Twingo, neboť i při takto vysoké rychlosti jakou obžalovaný zvolil, by pohyb tohoto vozidla ať již před vyjetím mimo komunikaci, či poté musel zaregistrovat. Stejně tak jako nevěrohodnou a skutečnosti neodpovídající hodnotil soud výpověď svědka B. (bratra obžalovaného), který vzhledem k blízkému vztahu k obžalovanému je k takovýmto tvrzením motivován. Další ze svědků, kteří se rovněž sportovními vozy vraceli z tuningového srazu jako řidiči vozidel, a to svědek K. a V., nepůsobili ve svých výpovědích před soudem příliš jistě a věrohodně. Zejména poté, pokud se jedná o výpověď svědka V., který i poté, co shlédl videozáznam své jízdy, setrval na tvrzeních, že nikoho neohrožoval a jeho jízda v podstatě byla v pořádku. Jeho výpověď je nepochybně motivována i jeho snahou vyhnout se případné odpovědnosti za tuto dopravní nehodu. K tomuto soud považuje nutné dodat, že pokud se jedná o samotnou kolizní situaci s vozidlem Renault Twingo tak, jak již bylo uvedeno, a jak zejména potvrdil svědek E., je pravdou, že řidič V. nepochybně ohrozil řidiče vozidla Renault Twingo poškozeného D. R., nicméně pokud by za ním nejelo vozidlo řízené obžalovaným, k nehodě vozidla Renault Twingo by nedošlo. Z tohoto pohledu se chování svědka V. jeví jako závažný přestupek v dopravě, kdy během své jízdy se dopustil, ostatně jako i obžalovaný a řidič vozidla Audi, kde cestovala svědkyně P., celé série dopravních přestupků, což je zachyceno na videozáznamu. Pokud by se policejní orgány této situaci řádně věnovaly a videozáznam vyhodnotily, měly k dispozici nepochybné důkazy o spáchání těchto přestupků, kterých se svědek V. dopustil. Tato záležitost zůstala ovšem neřešena, soud na ní pouze obecně poukazuje, kdy navíc přestupková odpovědnost již s ohledem na uplynulou dobu zanikla. Jsou to ale momenty, které nepochybně měly vliv na motivaci svědka V. k výpovědi, kterou poskytl, a kterou soud tedy hodnotí jako ne zcela přesvědčivou a ve všech aspektech věrohodnou. Zejména se jedná o jeho tvrzení, kdy na jedné straně se prezentuje jako velmi zkušený řidič – závodní jezdec, který na druhé straně nezaregistroval pohyb protijedoucího vozidla Renault Twingo. Soud nicméně tyto okolnosti zmiňuje s ohledem na snahu obhajoby přenést vinu za vznik této závažné dopravní nehody právě na tohoto svědka. Soud samozřejmě mohl z hlediska trestního postihu a odpovědnosti posuzovat toliko osobu obžalovaného, na kterého byla podána obžaloba a konstatuje, že provedené důkazy

jednoznačně potvrzují, že tato obžaloba byla podána právem a že obžalovaný trestnou činností tak, jak je výše uvedeno spáchal. Ke způsobu jízdy obžalovaného je dále třeba uvést, že ten sám i uváděl, že neměl zcela jasný přehled o situaci před svým vozidlem, resp. před vozidlem svědka V., za kterým se pohyboval a kdy sám obžalovaný hovořil o tom, že se v podstatě choval jako jeho přívěs. Tento omezený přehled o situaci před vozidlem, v kombinaci s tak vysokou a nebezpečnou rychlostí jakou se obžalovaný pohyboval, poté vedl k již opakovaně popisované situaci, za níž obžalovaný jednoznačně nese odpovědnost. Je až zarážející, jak byl obžalovaný přesvědčen o tom, že styl jeho jízdy je v pořádku, že takto se může chovat účastník provozu na pozemních komunikacích. K tomuto soud ještě považuje za nutné dodat, že pokud se v dopravě označuje nějaký stal jízdy jako nebezpečný, riskantní či pirátský, tak je to přesně ten způsob jízdy, jaký zvolil obžalovaný I. B.

Pokud se jedná o tvrzení svědka L. ohledně pořadí vozidel tedy, že první jel bílý Nissan, tak tento svědek sám u hlavního líčení působil tak, že si nebyl přesně jistý tímto pořadím a v tomto směru je zcela ojedinělým svědkem, neboť všichni ostatní hovoří o pořadí opačném. Pokud se jedná o výpovědi svědků protijedoucího vozidla Audi A6, a to P. a R., tak jejich tvrzení o způsobu jízdy červeného vozidla Nissan řízeného svědkem V. je v podstatě se zjištěnými soudem další bližší poznatky tito svědci o průběhu kolizní situace a o jízdě vozidla Renault Twingo neposkytli.

Zranění poškozených D. R. a M. Š. jsou poté spolehlivě prokázána znaleckými posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, kdy je zřejmé, že veškerá zranění, která tito poškození utrpěli, mají svůj původ v nehodovém ději, tedy vyjetí vozidla Renault Twingo mimo vozovku do svahu, kde se opakovaně převracelo, a kdy došlo k vypadnutí posádky mimo vozidlo. U poškozeného R. se jednalo o tak závažná zranění, která vedla k jeho úmrtí a je tedy zřejmé, že smrt poškozeného je v příčinné souvislosti s protiprávním jednáním obžalovaného. Stejná situace ohledně této příčinné souvislosti mezi zraněním a jeho vznikem a jednáním obžalovaného je i v případě poškozené Š. Otázka připoutání posádky tohoto vozidla bezpečnostními pásy byla soudem rovněž podrobně řešena vzhledem k provedeným důkazům, kdy svědkyně Š. hovoří o tom, že oba byli ve vozidle připoutáni a dále ke stavu poškozeného vozidla, způsobu jeho pohybu mimo vozovku, jakož i závěrům znalecům Ing. K. a Ing. Ž. Soud nemá pochybnosti o tom, že posádka připoutána byla, a že k vypadnutí osob došlo v souvislosti s průběhem nehodového děje, kdy při bočním převrácení vozidla na nakloněné rovině, mohlo dojít k uvolnění těl posádky a k jejich vypadnutí mimo vozidlo. V tomto směru tedy soud u poškozených žádné spoluzavinění na vzniku následku, tedy závažnosti a charakteru jejich zranění neshledává.

Skutkový děj, který byl tedy po provedení dokazování soudem prokázán, byl poté z hlediska trestní odpovědnosti obžalovaného posouzen jako dva trestné činy, a to jednak přečin usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1,2 tr. zákoníku a jednak jako přečin těžkého

ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 odst. 1,2 tr. zákoníku, kdy tyto trestné činy byly spáchány v jednočinném souběhu. Obžalovaný totiž jinému z nedbalosti jednak způsobil smrt, protože porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, což je samostatnou skutkovou podstatou a další samostatnou skutkovou podstatou je jednání, kdy jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví proto, že rovněž porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona.

K osobě obžalovaného soud zjistil, že pracuje jako soukromý podnikatel. V místě bydliště pro přestupkové chování postižen nebyl a z popisu rejstříků trestů vyplývá, že se jedná o osobu dosud soudně netrestanou. Z výpisu z evidenční karty řidiče dále soud zjistil, že obžalovaný řidičský průkaz vlastní od roku 1998. V evidenční kartě má z let 2008 a 2009 záznamy o přestupcích, kdy oba přestupky se týkají překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy.

Při úvaze o stanovení druhu a výměry trestu vycházel soud z ust. § 37, § 38 a § 39 tr. zákoníku. Z hlediska povahy a závažnosti činu, který obžalovaný spáchal, je nutné konstatovat, že jeho jednání je z pohledu trestné činnosti páchané v dopravě vysoce společensky škodlivé. Obžalovaný naprosto zásadním způsobem porušil zájem státu na ochraně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ochraně života a zdraví jeho účastníků. Jak již bylo opakovaně uvedeno, tak naprosto bezohledný způsob jízdy obžalovaného, který si de facto na silnici pro motorová vozidla počínal, jak na závodním okruhu, mělo za následek kolizi vozidla Renault Twingo, kdy poškozený R., jako řidič tohoto vozidla, utrpěl závažná zranění, která vedla k jeho úmrtí a poškozená Š., jako spolujezdkyně z tohoto vozidla, utrpěla velmi závažná zranění, která jí budou nepochybně limitovat v dalším životě po dlouhou dobu. Obžalovaný přitom neučinil jediný krok směřující k případnému odškodnění či alespoň aktu omluvy vůči poškozeným, či pozůstalým a o jejich osud se v podstatě vůbec nezajímá, nebo alespoň nedoložil, že by tomu bylo naopak. Jako k polehčující okolnosti mohl soud přihlídnout k tomu, že obžalovaný před spácháním nyní posuzované nedbalostní trestné činnosti nebyl nikdy soudně trestán. Jiné polehčující okolnosti soud na straně obžalovaného neshledal. Naopak jako okolnosti přitěžující soud hodnotil spáchání dvou trestných činů, jakož i způsob provedení těchto činů, tedy bezohledný a agresivní způsob jízdy. Celkově lze tedy shrnout, že obžalovaný zcela zásadně jako řidič selhal, jeho účast v dopravě jako řidiče je pro ostatní účastníky velmi nebezpečná, svým jednáním způsobil závažné následky a z hlediska zavinění má soud za to, že se jedná o vysoký stupeň vědomé nedbalosti. I s ohledem na generální prevenci postihu takového závažného jednání, nebylo dle názoru soudu možné uvažovat o jiném druhu trestu, než-li o trestu nepodmíněném. S ohledem na spáchání dvou trestných činů, byl ukládán ve smyslu ust. § 43 odst. 1 tr. zákoníku obžalovanému trest úhrnný, a to v rámci trestní sazby stanovené pro trestný čin ze sbíhajících se nejpřísněji trestný, v tomto případě tedy dle ust. § 143 odst. 2 tr. zákoníku. V rámci zákonné trestní sazby, jejíž rozpětí činí 1 rok až 6 let, byl poté obžalovanému s ohledem na výše uvedené skutečnosti, uložen nepodmíněný trest odnětí

svobody v trvání 3 roků. Pro výkon tohoto trestu byl poté zařazen dle § 56 odst. 2 písm. a) tr. zákoníku do věznice s dohledem, neboť se jedná o pachatele, kterému byl uložen trest za přečin spáchaný z nedbalosti, a který dosud nebyl ve výkonu trestu pro úmyslný trestný čin. Vzhledem k tomu, že se jedná o trestnou činnost spáchanou v dopravě, bylo dle názoru soudu rovněž nutné obžalovanému uložit trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu, neboť jak již bylo uvedeno, obžalovaný zcela zásadním způsobem jako řidič selhal. Vzhledem k míře jeho zavinění, způsobu provedení činu, jakož i profil obžalovaného jako řidiče, mu byl poté uložen přísný trest zákazu činnosti, a to trest vyměřený v horní polovině zákonné trestní sazby, tedy v trvání 7 roků. Podle přesvědčení soudu je nezbytně nutné, aby obžalovaný, který představuje pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích výrazné nebezpečí, byl z účasti na provozu na dlouhou dobu vyřazen. Při ukládání tohoto trestu měl soud samozřejmě na paměti, že tento trest se nevykonává během výkonu nepodmíněného trestu odnětí svobody, a o tuto dobu se v podstatě prodlužuje.

Takto uložené tresty dle názoru soudu jsou schopny zabezpečit požadavky pro ukládání trestních sankcí, jedná se o sankce k projednávanému případu přiměřené a umožňující, aby si obžalovaný z projednávané trestní věci do budoucna vzal náležité poučení a obdobnou trestnou činnost již neopakoval.

S nároky na náhradu škody se připojili poškození J. R., M. Š., L. R., nezl. J. R., nezl. N. R., nezl. D. R., H. R., T. F. a Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky.

Poškozená J. R. požadovala prostřednictvím zmocněnce, jako biologická matka poškozeného D. R., náhradu škody v celkové výši 1.240.000,- Kč, což představuje jednak částku 240.000,- Kč odvozenou z občanského zákoníku jako jednorázové odškodnění pozůstalé matce a dále částku 1.000.000,- Kč jako náhradu nemajetkové újmy v penězích ve smyslu ust. § 13 odst. 2 občanského zákoníku. Soud v rámci provedeného dokazování uzavřel, že bez jakýchkoliv pochybností byl prokázán příbuzenský poměr mezi poškozenou J. R. a D. R., kdy se tedy jednalo o vztah matky a syna. Poškozené tedy náleží ve smyslu ust. § 444 odst. 3 písm. c) občanského zákoníku jednorázové odškodnění za škodu vzniklou usmrcením ve výši 240.000,- Kč a tato částka byla tedy dle § 228 odst. 1 tr. řádu uložena obžalovanému k zaplacení. Pokud tato poškozená požadovala další částku ve výši 1.000.000,- Kč s odkazem na ust. § 13 odst. 2 občanského zákoníku, tak k tomuto svému nároku nepředložila žádná tvrzení či důkazy, z nichž by bylo možné dovodit takto uplatnění nárok, proto ohledně tohoto zbytku svého nároku byla dle § 229 odst. 2 tr. řádu odkázána J. R. na řízení ve věcech občanskoprávních.

Poškozená M. Š. prostřednictvím zmocněnce požadovala náhradu škody ve výši 1.297.426,- Kč. Tuto uplatněnou škodu, resp. jednotlivé nároky specifikovala i v písemné podobě. Její nároky spočívají v tom, že požadovala škodu způsobenou usmrcením svého snoubence D. R., a to částku 240.000,- Kč, dále škodu na majetku, a to osobním automobilem Renault Twingo, a škodu na osobních věcech zničených při dopravní nehodě. Dále požadovala škodu na zdraví a náklady za léčení, včetně náhrady za ztrátu na výdělku. Soud v rámci dokazování v adhezním řízení dospěl k závěru, že ze strany poškozené M. Š. byly prokázány bez jakýchkoliv pochybností nároky na náhradu škody, co do částky 609.561,- Kč. Jedná se o ohodnocení bolestného a ztížení společenského uplatnění, které je specifikováno ve dvou znaleckých posudcích, které poškozená předložila, z nichž vyplývá bodové ohodnocení ve výši 2 990 bodů. Při hodnotě jednoho bodu 120,- Kč (viz § 7 odst. 2 vyhlášky č. 440/2001 Sb. v platném znění) se jedná o celkovou částku 358.800,- Kč. Bodové ohodnocení přitom výše uvedenou vyhlášku zcela respektuje. Dále byly poškozené přiznány náklady na pořízení obou znaleckých posudků, a to jednak ve výši 3.080,- Kč a dále ve výši 2.394,- Kč a konečně jí byla ještě přiznána částka 5.287,- Kč, což představuje náklady na regulační poplatky uhrazené v Ústřední vojenské nemocnici v Praze, dále u ošetřující lékařky a v lázních a konečně i náklady na léky. Dále jí byla přiznána i částka 240.000,- Kč, jako jednorázové odškodnění náležející ve smyslu ust. § 444 odst. 3 písm. f) občanského zákoníku, a to jako blízké osobě žijící ve společném domácnosti s usmrcením v době vzniku události, což dle názoru soudu bylo v adhezním řízení rovněž prokázáno. Celkem se tedy jedná o částku 609.561,- Kč a obžalovanému byla proto uložena povinnost dle § 228 odst. 1 t.r. řádu tuto částku poškozené zaplatit. Pokud poškozená požadovala částku vyšší, byla se zbytkem svého nároku na náhradu dle § 229 odst. 2 t.r. řádu odkázána na řízení ve věcech občanskoprávních.

Poškozený L. R. požadoval na náhradě škody částku 1.332.632,- Kč. Tato škoda představuje jednak jednorázové odškodnění ve výši 240.000,- Kč, neboť je biologickým otcem poškozeného D. R., dále se jednalo o náklady vynaložené za zajištění pohřbu ve výši 11.462,- Kč, náklady na pořízení urny ve výši 1.170,- Kč a náklady na pohonné hmoty při zajišťování následků dopravní nehody ve výši 2.000,- Kč. Dále tato částka představuje 78 000 Kč, což jsou náklady, které vynaložil za pořízení pomníku pro zemřelého D. R. a konečně jako náhradu nemajetkové újmy v penězích, která představuje částku 1.000.000,- Kč. Soud v rámci dokazování v adhezním řízení dospěl k závěru, že u tohoto poškozeného byla ohledně uplatněných nároků na náhradu škody bezpečně prokázána celkem částka 330.632,- Kč. Nejsou žádné pochybnosti o tom, že poškozený L. R. je biologickým otcem zemřelého D. R., a náleží mu tedy jednorázové odškodnění ve výši 240.000,- Kč ve smyslu ust. § 444 odst. 3 písm. c) občanského zákoníku. Dále tento poškozený prokázal, že vynaložil částku 11.462,- Kč jako náklady na pohřeb a částku 1.170,- Kč jako náklady na pořízení urny. Konečně v rámci rozhodování o uplatněném nároku na náhradu škody byla poškozenému přiznána i částka ve výši 78.000,- Kč, která představuje náklady na pořízení pomníku, když poškozený doložil, že tuto částku za výše uvedeným účelem dodavateli zaplatil. Nárok na náhradu škody ohledně této částky se poté opírá o ust. § 449 odst. 2 občanského zákoníku, § 3 nařízení vlády č. 258/1995 Sb. v platném znění, kterým se provádí občanský zákoník a § 376 odst. 2

zákoníku práce. Celkem se tedy jedná o částku 330.632,- Kč a obžalovanému byla uložena povinnost dle § 228 odst. 1 tr. řádu tuto částku poškozenému L. R. na náhradě škody zaplatit. Pokud tento poškozený požadoval částku vyšší, tak se zbytkem svého nároku na náhradu škody byl dle § 229 odst. 2 tr. řádu odkázána na řízení ve věcech občanskoprávních, když dle názoru soudu nebylo prokázáno vynaložení částku 2.000,- Kč na pohonné hmoty při zajišťování následků dopravní nehody a nebyly předloženy žádné konkrétní důkazy ve vztahu k požadavku na nemajetkovou újmu v penězích ve výši 1.000.000,- Kč.

Pokud se jedná o nároky poškozených nezletilých J.a R., N. R. a D. R., tak tito poškození požadovali každý s odkazem na ust. § 444 odst. 3 písm. e, f) občanského zákoníku jednorázové odškodnění ve výši 240.000,- Kč s tím, že se tedy jedná o sourozence zemřelého, kteří s ním jako s osobou blízkou měli žít v době vzniku události, která byla příčinou smrti, ve společné domácnosti. V rámci provedeného dokazování v adhezním řízení bylo dle názoru soudu bez jakýchkoliv pochybností prokázáno, že tito tři nezletilí poškození jsou sourozenci zemřelého D. R. (jejich společným otcem je poškozený L. R.), nebylo ovšem již prokázáno, že by se jednalo o osoby, které v době vzniku škodní události s poškozeným žili ve společné domácnosti. Proto soud s ohledem na příbuzenský poměr těchto tří nezletilých poškozených se zemřelým D. R., každému z nich na náhradě škody přiznal částku 175.000,- Kč s odkazem na ust. § 444 ods. 3 písm. e) občanského zákoníku, tedy jako sourozencům zemřelého a obžalovanému uložil dle § 228 odst.1 tr. řádu jim tyto částky zaplatit. Pokud požadovali na náhradě škody částku vyšší, byli s touto částkou dle § 229 odst. 2 tr. řádu odkázáni na řízení ve věcech občanskoprávních. Protože se jedná o nároky nezletilých poškozených, tedy osob, které nemají plnou způsobilost k právním úkonům, bylo plnění z uplatněných nároků na náhradu škody směřováno k rukám jejich zákonného zástupce, tedy matka H. R.

Poškození H. R. a T. F. požadovali s odkazem na ust. § 444 odst. 3 písm. f) občanského zákoníku, a to každý, náhradu škody ve výši 240.000,- Kč, tedy jako osoby blízké žijící s poškozeným zemřelým v době vzniku škodní události ve společné domácnosti. H. R. navíc ještě požadovala nemajetkovou újmu ve výši 1.000.000,- Kč za citové útrapy spojené s úmrtím D. R. Ohledně takto uplatněných nároků na náhradu škody soud konstatuje, že nebylo prokázáno, že by tito poškození se zemřelým D. R., žili v době vzniku škodní události ve společné domácnosti a že by jejich vzájemné vztahy byly v takové podobě, aby bylo možné tyto osoby označit za osoby blízké. Ohledně uplatněného nároku na nemajetkovou újmu v tomto smyslu nebyly soudu předloženy žádné důkazy. Proto soud o nárocích těchto poškozených rozhodl dle § 229 odst. 1 tr. řádu tak, že je odkázal s celými nároky na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky požadovala náhradu škody ve výši 261.037,39 Kč, což představuje náklady na léčbu poškozené Š. tak ohledně takto uplatněného nároku na náhradu škody v písemné podobě, nezbylo než postupovat dle § 229 odst. 1 tr.

řádu a pojišťovnu odkázat s tímto nárokem na řízení ve věcech občanskoprávních, neboť dle názoru soudu nebyly v adhezním řízení předloženy takové důkazy, aby na jejich základě bylo možné o nárocích rozhodnout.

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

V Kladně dne 20. prosince 2012

Mgr. Roman L a d a , v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Martina Kulíková