



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Samosoudkyně Obvodního soudu pro Prahu 2 JUDr. Daniela Reifová rozhodla v hlavním líčení konaném dne 2.2.2009, t a k t o:

obžalovaný

M [redacted] M [redacted]

nar. [redacted], řidič z povolání, trvale bytem [redacted]
[redacted]

je v i n e n, ž e

dne 24.6.2008 kolem 08,10 hod. řídil nákladní soupravu složenou z tahače rz [redacted] a přívěsu rz [redacted] ulicí [redacted] ve směru od [redacted] a v blízkosti fy [redacted] při předjíždění motocyklisty J [redacted] K [redacted] nar. [redacted] jedoucího v témže směru při pravém okraji vozovky na mopedu [redacted] přičemž obviněný v důsledku nedodržení bezpečného bočního odstupu a vytvořením tzv. "větrného víru" vyvolal pád uvedeného motocyklisty pod jedoucí soupravu, kdy při tomto střetu byl motocyklista J [redacted] K [redacted] usmrcen, a rovněž vznikla hmotná škoda na motocyklu [redacted] a uvedeným jednáním obžalovaný porušil povinnosti uvedené v ust. § 4 písm. a), b) a § 5 odst. 1 písm. b) , § 17 odst. 5 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb.,

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

č í m ž s p á c h a l

trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1,2, tr. zákona

a o d s u z u j e s e

Podle § 224 odst. 2 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání **2 (dvou) let.**

Podle § 58 odst. 1 tr. zákona a § 59 odst. 1 tr. zákona se výkon trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání **3 (tří) let.**

Podle § 49 odst. 1 tr. zák. se obžalovanému dále ukládá trest zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel a to (skupin)podskupin C,C1, D,D1, uvedených v ustanovení § 81 odst. 6,7,8,9 zák. Č. 360/2000 Sb. v trvání **4 (čtyř) let.**

O d ů v o d n ě n í:

Po provedeném dokazování u hlavního líčení soud zjistil skutkový děj uvedený ve výroku tohoto rozhodnutí. Obžalovaný M. [redacted] M. [redacted] uvedl, že kritického dne řídil v rámci svých pracovních povinností u firmy [redacted], kde je zaměstnán jako řidič nákladní soupravy složené z tahače a přívěsu. Při ranní směně v rámci plnění svých povinností jel nejprve do [redacted] kde naložil zboží, a ulicí [redacted] se vracel směrem k [redacted] Trasu, kde došlo k nehodě znal, jezdil zde pravidelně. Vozidla se pohybovala v koloně, motocyklistu viděl před sebou již delší dobu. V průběhu jízdy ho motocyklista podjížděl, neboť kolona vozů průběžně stála. V blízkosti zastávky autobusu se kolona rozjela, obžalovaný měl před sebou spoustu místa, vozidla v protisměru byla daleko, začal poškozeného předjíždět, v místě kde byla přerušovaná čára, po dobu předjíždění sledoval vozovku před sebou. V jednu chvíli se podíval do zpětného zrcátka, viděl, že motocyklista se zakýval, zahýbal říditky, zavrávoral a upadl doleva směrem do vozovky. V té době ho již obžalovaný předjížděl v místě, kde byla plná čára, dle jeho názoru jel v dostatečné vzdálenosti od něj asi 1 a půl m, polovinou auta byl v protisměru. Ještě po pádu motocyklisty jel rovně, teprve po nějaké době zajel ke kraji.

U hlavního líčení byla vyslechnuta dcera poškozeného L. [redacted] K. [redacted] která uvedla, že její otec J. [redacted] K. [redacted] vlastnil motocykl [redacted] asi od r. [redacted], nebyl žádným

začátečnickem, na [REDAKCE] jezdil pravidelně. V den nehody, když odjížděl, byl v pořádku, jel ráno do [REDAKCE] kde měl matce koupit dárek.

Dále byl vyslechnut znalec z oboru strojírenství a dopravy ing. Josef Āoupalík. K předmětnému motocyklu uvedl, že ho prohlédl a nezjistil žádnou technickou závadu, která by mohla mít negativní vliv na způsob ovládání tohoto vozidla nebo která by byla příčinou předmětné dopravní nehody. U znaleckého posudku z oboru dopravy se znalec rovněž plně odvolal na závěry svého znaleckého posudku a uvedl, že obžalovaný předjížděl poškozeného nejprve místě, kde byla přerušovaná čára. K nehodě však došlo již v místě plně dělicí čáry. Při předjíždění je řidič povinen dodržet bezpečnou boční vzdálenost, obecně se udává, že tato vzdálenost je minimálně 50 cm + tolik cm, jakou rychlostí řidič jede. Obžalovaný jel rychlostí 42 km/hod., minimální bezpečná vzdálenost byla tedy kolem 0,9 m. Ovšem při objíždění nestabilních vozidel jako je motocykl, je nutno tuto boční vzdálenost náležitě zvětšit. Bezpečná boční vzdálenost je všeobecně uznávaným pravidlem, které sice není uvedeno v zákoně, ale uvádí se podle zkušeností a provedeného vzorce, a je doporučována lidem v autoškole. Závisí pak na zkušenostech řidiče, aby situaci posoudil, s ohledem na charakter vozovky i vozidla, které je předjížděno.

Výpověď obžalovaného, že objížděl poškozeného motocyklistu s bočním odstupem 1,5 m je z technického hlediska nereálná. Poškozený řídil motocykl po krajní, pravé vodící čáře, přičemž ze zanechaných stop na vozovce na zadním kole přívěsu i z konečné polohy poškozeného je zřejmé, že hlava poškozeného byla přejeta zadním kolem přívěsu, kdy pneumatika nese stopy po přejetí, přičemž dřecí i krevní stopy začínají 1,4 m od pravého okraje vozovky, přičemž při šíři vozidla 2,5 m a šíři jízdního pruhu 3,4 m, není z technického hlediska možné, aby obžalovaný předjížděl vozidlo v bočním odstupu 1,5 m, ale v odstupu maximálně 0,9 m, tak jak bylo uvedeno ve znaleckém posudku. Z technického hlediska bylo příčinou dopravní nehody nedodržení bezpečného bočního odstupu. V průběhu předjíždění tímto velkým, dlouhým vozidlem dojde ke vzniku vzdušného víru, kdy při jízdě čelo automobilu rozráží vzduch. Vzduch vozidlo obtéká, na počátku vytlačí vzduch věci vně vozidla, v průběhu jízdy je pak klid, kdy nedochází k víření vzduchu, ale ke konci vozidla vír vtahuje věci dovnitř, to znamená, že motocyklista na konci tohoto přívěsu je vtahován směrem k vozidlu, proto je nutno dodržet bezpečnou vzdálenost a při předjíždění nestabilních vozidel, jako je motocykl, je nutno boční odstup náležitě zvětšit. Poškozený, který jel po krajní vodící čáře, neměl možnost nikam uhnout a nemohl nehodě nijak zabránit.

Ze znaleckého posudku z oboru soudního lékařství bylo zjištěno, že poškozený při dopravní nehodě utrpěl řadu závažných poranění, uvedených ve znaleckém posudku, která vznikla působením tupého násilí velké intenzity na hlavu, krk, hrudník a břicho a levou horní končetinu. Tato poranění lze dobře vysvětlit předmětnou dopravní nehodou, přičemž drtivá poranění hlavy a hrudníku byla smrtící pro svou všeobecnou povahu a tato mnohočetná

poranění kostry a orgánů, byla bezprostřední příčinou smrti. V krvi zemřelého při pitvě ne byla zjištěna přítomnost alkoholu, ani jiných toxických látek.

Soud dále hodnotil listinné důkazy, zejména protokol o nehodě s připojeným plánkem a fotodokumentací, tachografický záznam, zachycující způsob jízdy nákladního automobilu a po zhodnocení všech shora uvedených důkazů soud dospěl k těmto závěrům.

Poškozený J. K. nenese žádné spoluzavinění na předmětné dopravní nehodě. Byl zkušeným řidičem, svůj moped používal dlouhá léta, byl v dobrém zdravotním stavu, motocykl neměl žádnou technickou závadu a v místě nehody, kde poškozený jel po rovné vozovce bez výmolů, či jiných překážek, nebylo důvodu, aby se na vozovce neudržel, řízení nezvládl a s motocyklem upadl do jízdní dráhy. Soud se ztotožnil se závěrem znaleckého posudku, že příčinou nehody pádu motocyklu následné smrti poškozeného bylo vtažení motocyklu a poškozeného vzdušným vírem pod pravé zadní kolo přívěsu. Obžalovaný chybně odhadl dopravní situaci, když vozidlo začal předjíždět v místě přerušované čáry na vozovce, poté zřejmě s ohledem na příjíždějící vozidla v protisměru se chtěl zařadit do svého jízdního pruhu, přičemž již nedodržel bezpečný odstup od motocyklisty a došlo k nehodě. Jeho obhajoba, že v době nehody byl v bočním odstupu 1 a půl metru a s vozidlem jel částečně v protisměru byla vyvrácena zejména zanechanými dřecími stopami a konečnou polohou poškozeného, ze které je jednoznačně zřejmé, kde došlo k přejetí jeho hlavy a hrudníku, přičemž zanechané krevní stopy byly zachyceny i na zadním pravém kole přívěsu. Obžalovaný podcenil skutečnost, že předjíždí jednostopé, nestabilní vozidlo, neboť boční vzdálenost 0,9 m by byla minimální pro předjíždění automobilu a pro objíždění nestabilního vozidla, malého motocyklu bylo nutno udržet boční odstup větší, eventuálně přiměřeným způsobem snížit rychlost, aby došlo k zmenšení vzdušného víru. Zásadně obžalovaný pochybil, když začal předjíždění v místě, kde neměl dostatečný rozhled na vozovku, tedy nevěděl, za jak dlouho končí přerušovaná čára a nemohl tak odhadnout, zda bude moci předjíždění ukončit v dostatečné boční vzdálenosti. Tato skutečnost, pokud obžalovaný o počátku předjíždění vypovídal pravdu, zřejmě byla příčinou toho, že se musel předčasně vrátit do svého jízdního pruhu a nemohl tak bezpečný odstup po celou dobu předjíždění dodržet. Svým jednáním tak porušil zejména ust. § 4 písm. a), b), § 5 odst. 1 písm. b) a § 17 odst. 5, písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., neboť v důsledku neohleduplného a neukázněného chování ohrozil život a zdraví ostatních účastníků silničního provozu, nevěnoval se plně řízení vozidla a nesledoval situaci v silničním provozu a předjížděl v místě, kde předjíždět nesměl, neboť tímto způsobem mohl ohrozit nebo omezit ostatní účastníky silničního provozu. V příčinné souvislosti s těmito porušeními dopravních předpisů, došlo k zranění a následné smrti poškozeného J. K. nar. Obžalovaný svůj čin spáchal v nevědomé nedbalosti, neboť nevěděl, že svým jednáním může porušení nebo ohrožení života poškozeného způsobit, ač s ohledem na své dlouholeté zkušenosti jejich řidiče z povolání a s ohledem na své osobní poměry o tom vědět měl a mohl. Jeho jednání je nutno považovat za porušení důležité povinnosti řidiče, neboť tímto

způsobem jízdy, došlo k zásadnímu ohrožení poškozeného a jeho následné smrti a obdobný způsob jízdy s nákladním vozidlem může být vždy zásadním ohrožením pro život a zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Ve smyslu § 88 odst. 1 tr. zák., se tedy jednalo o okolnost, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby, neboť pro svou závažnost podstatně zvyšuje stupeň společenské nebezpečnosti trestného činu pro společnost.

Obžalovaný tak naplnil všechny znaky skutkové podstaty zažalovaného trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a byl proto uznán tímto trestným činem vinným.

Návrh obhajoby na doplnění dokazování revizním znaleckým posudkem a výsledkem svědka M. [redacted] byl zamítnut pro neúčelnost, neboť soud neshledal pochybnosti ve znaleckém posudku z oboru dopravy a strojírenství, kdy znalec vycházel z objektivních podkladů, protokolu o nehodě, plánu, fotodokumentace, ze zajištěných stop na vozovce a vozidle obžalovaného a své závěry znalec jasně, logicky a srozumitelně objasnil. Rovněž výpověď svědka M. [redacted] by do posouzení důkazní situace nevnesla nic zásadního, neboť svědek sledoval nehodový děj svým subjektivním pohledem, který nemůže zvrátit závěr soudu, vycházející z objektivně zajištěných důkazů.

Při úvaze o druhu a výši trestu soud hodnotil stupeň společenské nebezpečnosti, jednání obžalovaného, osobní poměry pachatele a možnosti jeho nápravy. Společenská nebezpečnost jednání obžalovaného je v tomto případě zvyšována zejména fatálním neodčinitelným následkem, jakým je smrt poškozeného. Dále je nutno pohlížet na celou událost z důvodů generální prevence, neboť v poslední době se velice rozmáhá cyklistický provoz na komunikacích obdobného typu a je obecně známo, že vozidla nákladních souprav jezdí často velice bezohledně a nedodržují bezpečný odstup od cyklistů, kteří jsou nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Pro obžalovaného svědčí dosavadní bezúhonnost i skutečnost, že v kartě řidiče má za dlouholetou dráhu profesionálního působení řidiče z povolání pouze 2 záznamy o přestupcích. Zejména tyto skutečnosti vedly soud k rozhodnutí, že pro splnění účelu trestu bude v tomto případě postačující uložení ještě výchovného trestu nespojeného s odnětím svobody. Trest odnětí svobody byl uložen ještě v dolní polovině zákonné trestní sazby § 224 odst. 2 tr. zák. v trvání 2 let a byl podmíněně odložen na přiměřenou zkušební dobu v trvání 3 let.

Vzhledem k tomu, že obžalovaný se dopustil porušení povinnosti řidiče v souvislosti s řízením nákladního vozidla, projevil se jako nespolehlivý řidič, ale pouze v souvislosti s řízením a ovládáním těchto specifických vozidel o vyšší hmotnosti, bylo nezbytné uložit obžalovanému trest zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Tento trest však byl omezen na skupiny a podskupiny motorových vozidel C, C1, D a D1 uvedených v ustanovení § 81 odst. 6,7,8,a 9 zák. 361/2000 Sb. a byl uložen na přiměřenou dobu 4 let.

Spisová značka: 6 T 6/2009

Poučení: Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 8 dnů ode dne jeho doručení k Městskému soudu v Praze prostřednictvím soudu zdejšího. Odvolání musí být odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku, nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda podává být i z části ve prospěch nebo neprospěch obžalovaného.

V Praze dne 2.2.2009

JUDr. Daniela Reifová v.r.
samosoudkyně

Za správnost:
Kraftová