

Č. j. 4 T 201/2015 - 597



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Samosoudce Obvodního soudu pro Prahu 2 JUDr. Jiří Horký rozhodl v hlavním líčení konaném dne 03. června 2019, v trestní věci obžalovaného J [redacted] P [redacted] nar. [redacted] [redacted] **t a k t o :**

Obžalovaný

J [redacted] P [redacted]

nar. [redacted] OSVČ, trvale bytem [redacted]

j e v i n e n , ž e

dne 18.12.2014 kolem 19:50 hod. , jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. [redacted] r.z. [redacted] v [redacted] ve směru od ulice [redacted] k ulici [redacted] v blízkosti VO č. [redacted] se dostatečně nevěnoval řízení vozidla, nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, když jeho pozornost byla odpoutána chováním manžela poškozené P [redacted] S [redacted] který stál na protější straně vozovky a značně gestikuloval a hlasitě volal na P [redacted] S [redacted] která přecházela vozovku mimo vyznačený přechod a ne kolmo k místu, kam měla namířeno, a v důsledku toho narazil, prakticky při pravém okraji vozovky ve směru své jízdy do chodkyně P [redacted] S [redacted] nar. [redacted] přecházející komunikaci ulice [redacted] z pohledu řidiče z levé strany a nárazem jí způsobil [redacted]

[redacted] je poranění, jež ji omezovalo v obvyklém způsobu života po dobu nejméně 12-18 týdnů, jednání se dopustil proto, že porušil ustanovení § 4 písm. a), b) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích,

t e d y jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví,

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

č í m ž s p á c h a l

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

a o d s u z u j e s e

podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku **k trestu odnětí svobody v trvání 6 (šesti) měsíců.**

Podle § 81 odst. 1 trestního zákoníku a § 82 odst. 1 trestního zákoníku **se výkon trestu odnětí svobody podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 12 (dvanácti) měsíců.**

Podle § 229 odst. 1 trestního řádu se **poškozená VZP ČR, Regionální pobočka Praha, pobočka pro Hl. m. Prahu a Středočeský kraj, Na Perštýně 6, 110 00 Praha 1, se svými nároky odkazuje na řízení ve věcech občanskoprávních.**

O d ů v o d n ě n í

Státní zástupkyně Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 2, podala dne 21.08.2015, u Obvodního soudu pro Prahu 2, obžalobu proti obžalovanému J [redacted] P [redacted] kterého vinila ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví podle § 147 odst. 1 tr.zkn.. Popisu skutku v obžalobě odpovídá skutku popsanému v odsuzujících rozsudcích.

První rozsudek byl soudem prvního stupně vyneseno dne 22.03.2016, když byl pak odvolacím soudem, z podnětu odvolání obžalovaného zrušen a věc vrácena soudu prvního stupně k novému projednání a rozhodnutí.

Ve věci bylo znovu rozhodnuto po doplněném důkazním řízení, což bylo prováděno v intencích odvolacího soudu rozhodnuto dne 19.06.2016 a J [redacted] P [redacted] byl uznán na vinu trestným činem těžké ublížení na zdraví podle § 147 odst. 1 tr.zkn. a byl mu uložen trest odnětí svobody v trvání 6 měsíců, jehož výkon byl odložen na zkušební dobu v trvání 12 měsíců. VZP ČR byla odkázána s nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Tento rozsudkem nabytí právní moci dne 05.01.2017, když odvolání obžalovaného J [redacted] P [redacted] bylo jako nedůvodné zamítnuto.

Zkušební dobu uplynula dne 05.01.2018. Usnesením z 20.03.2018 soud rozhodl, že odsouzený J [redacted] P [redacted] se podle § 83 odst. 1 tr.zkn. ve zkušební době osvědčil. Usnesení nabylo právní moci 20.03.2018.

Usnesením Nejvyššího soudu ČR ze dne 28.06.2017 bylo dovolání J [redacted] P [redacted] podle § 265i odst. 1 písm.b tr.ř. odmítnuto.

Z podnětu J [redacted] P [redacted] rozhodoval ve věci Ústavní soud, který nálezem ze dne 12.06.2018 rozhodl, že usnesením Nejvyššího soudu č.j. 4 T do 664/2017-43 ze dne 28.06.2017, usnesením Městského soudu v Praze sp.zn. 6To 521/2017 ze dne 05.01.2017 a rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 č.j. 4T 201/2015-374 ze dne 19.09.2016 bylo porušeno právo stěžovatele na soudní ochranu podle čl. 36 Listiny základních práv a svobod. Tato rozhodnutí se ruší.

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

Z důkazů provedených v průběhu hlavního líčení ve smyslu § 2 odst. 5 tr.ř. a po jejich vyhodnocení podle § 2 odst. 6 tr.ř. má Obvodní soud pro Prahu 2 prokázán následující skutkový stav a na jeho základě pak dospěl k následujícím závěrům.

Obžalovaný J. P. dne 18.12.2014 kolem 19:50 hod. , jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. r.z. se směru od ulice k ulici v blízkosti VO č. se dostatečně nevěnoval řízení vozidla, nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, když jeho pozornost byla odpoutána chováním manžela poškozené P. S. který stál na protější straně vozovky a značně gestikuloval a hlasitě volal na P. S. která přecházela vozovku mimo vyznačený přechod a ne kolmo k místu, kam měla namířeno, a v důsledku toho narazil, prakticky při pravém okraji vozovky ve směru své jízdy do chodkyně P. S. nar. přecházející komunikaci ulice z pohledu řidiče z levé strany a nárazem jí způsobil

o je poranění, jež ji omezovalo v obvyklém způsobu života po dobu nejméně 12-18 týdnů, jednání se dopustil proto, že porušil ustanovení § 4 písm. a), b) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Samosoudce v této věci rozhodoval opakovaně, když původní rozsudek ze dne 22.03.2016 byl odvolacím soudem zrušen a věc vrácena k novému projednání a rozhodnutí, rozsudek z 19.06.2016 vstoupil do právní moci.

Obžalovaný J. P. a to jak v přípravném řízení, tak i při výslechu v hlavním líčení a svých následných vyjádřeních uváděl a hájil se, že se rozhodně se necítí být vinen ve smyslu obžaloby, neboť v kritický večer jel z ze squashe. Ze stanice autobusů, která je blízko místa nehody, vyjžděl autobus, který zastavil auto, které jelo před ním, které přibrzdilo. Zastavil za ním. Začali se rozjíždět. Situaci v tom místě velmi dobře zná, jezdí tam 4x až 5x do týdne, i na motorce. Ví, že se kolem té trafiky vyskytují lidé, kteří tam popíjejí pivo. V tomto místě tedy jezdí pomalu. Když se rozjížděli, před ním bylo auto a ten autobus. Přijížděli do mírné pravé zatáčky a on si všimnul vlevo pána, který byl vystouplý na čáru, která ho oddělovala od pruhu proti němu. Měl zaparkované auto. Strašně tam rozhazoval rukama. Ohlédl se za ním. Podíval se zpátky a v tom tam uviděl paní, která byla v pravé straně jeho vozidla. Strhnul řízení doleva, zastavil. Zaregistroval jí asi metr před autem, byla v takovém polovýskoku, asi úlek. Byla čelně otočena proti jeho autu. Sledoval provoz, přestože začínalo pršet, byla tam světla, odlesky, neřekl by, že by viděl špatně. Pana S. uviděl 10 metrů před tím, než došlo k nehodě. Podíval se po něm, pak zpátky a paní už tam byla. I podle znaleckého posudku, nejel rychleji, nemyslí si, že by a to jak mu obžaloba dává za vinu, se nevěnoval řízení, toto není prokázáno. Kdyby jel rychleji, ty následky by byly fatálnější. Nevěděl, co pán, který tam rozhazoval rukama, udělá, zda mu skočí před auto. Obžalovaný popsal místo, kde se muž nacházel. Poté, co zaregistroval paní, se snažil, a to okamžitě strhnout řízení, zabrzdil. Předním světlometem narazil do ní, ona pak odlétla na chodník. Zastavil. Vyběhl ven, tam už byli lidé a paní ležela na chodníku. Chtěl zavolat sanitu. Lidé mu řekli, že jí už někdo zavolal. V tom ten pán, který tam gestikuloval, přicházel. Ten na něj začal rvát: „Ty vole, tys mi zabil manželku.“ Omlouval se mu, že ji neviděl, že se díval po něm, jak tam rozhazuje rukama a když se podíval zpět na vozovku, tak tam byla. Takto by se zachoval každý řidič. Na pana S. si vzal telefon. Další den panu S. volal a ptal se, jak to s paní vypadá. On řekl, že by měla jít na operaci a že je to špatné. Volal tedy i další den a pan S. mu sdělil, že se operace nekonala a že jí lokálně ošetřili, že dostala ortézu. Ptal se ho, zda se za ní může jít

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

podívat s kytkou a omluvou. Snažil se mu vysvětlit, kde paní leží, ale číslo pokoje a oddělení mu neřekl. Do nemocnice tedy volal. Událost na pojišťovnu nahlásil hned druhý den. Pan S. jej pozval na návštěvu, že by se nějak finančně vyrovnali. Řekl, že je mu to líto, ale že se necítí být vinen. Na nějaké vyrovnání a omluvné vyjádření by počkal, až do vyřešení policií. On na to začal řvát, že asi má podplacené policisty, že už to má dávno dohodnuté, apod. Takto se s ním nechtěl bavit, proto zavěsil a od té doby ho už nekontaktoval.

Výslechem svědkyně P. S. samosoudce zjistil, že se s manželem byli podívat na pravnučku. Pak jeli domů. Manžel jí poslal vsadit Sportu. Zastavil jí v. aby šla tam do toho krámku, a aby vsadila náhodný tip. Šla k přední části jejich vozu. Jejich vozidlo je oranžovo-bílý pick-upem, zadní dveře jsou bílé, jinak je oranžové. Vždy chodí k přední části vozu. Kdyby viděla přechod, šla by na přechod. Vyjádřila se konkrétně „Copak budu lézt do vozovky, aby mi něco porazilo?“ Šla, rozhlédla se vlevo. Žádné auto nejelo. Šla dál a když již byla za polovičkou, tak tam v dálce viděla dvě auta, když odhadla, že to stačí přejít, tak se rozešla. Nedokázala určit, jak byla auta daleko. Tak popošla rychleji a říkala si, že to stihne přejít, že auta jsou dost daleko a ona je také již kousek od toho chodníku. Podívala se ještě jednou, dvakrát, zda to zvládne. Byla už u chodníku. Pak se ocitla na zemi. Kde byl a co dělal manžel, neví. Snad byl v autě, spolu nijak nekomunikovali. Šla nejrychleji, jak může jít. Neměla potíže při chůzi. Chodí pomalu, ale když jde přes vozovku, tak se snaží jít rychle. Přechod tam nikde nebyl. Nešla šikmo přes vozovku, šla kolmo. Šla kolmo k tomu krámku. Měla zlomený pravý kotník, koleno a hlavu odřenou, boule. S kolenem a kotníkem chodila na rehabilitaci. Kotník se dobře zahojil, ale koleno ne. Na obvyklém způsobu života byla omezena dlouho. U dcery nepili

Výslechem svědka B. S. samosoudce zjistil, že zastavili proti krámku na Sazku a to na druhé straně ulice. Přijel oranžovo-bílým autem. Zaparkoval v odstavném pruhu prodejny Delikatesy. Stáli s ženou za jejich vozidlem, kde se dohodli na tom, že ona půjde vsadit tikety. On tam pak stál a sledoval přecházení manželky, vůbec na ni nevolal. Nijak se neprojevoval. Nijak spolu nekomunikovali. Vozovka v tom místě je úzká a je tam hodně světla. Manželka přešla, rozhlédla se. Obešli auto. Protože už byl večer a měl hlad a byl tam krámeček, tak myslel, že je ten krámeček ještě otevřený a chtěl si koupit kousek salámu. Manželka přecházela. V tu chvíli tam žádná auta nejela. Pokud je někým uváděno, že jel autobus, tak v tu dobu tam žádný nejel. Nebyl tam žádný provoz. Jel tam se svým vozem pouze pan P. před ním jelo nějaké auto. Ta vozidla byla takových sto metrů. Manželka se dívala, přecházela vozovku kolmo. Někdo ze svědků sice uvádí, že šla šikmo, což však není pravda. Manželka přešla až na snížený sjezd na obrubník, uvedl „na tratoár“, díval se za ní a v tu chvíli se přiřítilo auto a „plesklo to“. Samosoudci pak vysvětloval, co mínil termínem - auto se přiřítilo, uvedl „Tam je uvedená nějaká rychlost, ale to auto jelo min. 40 km/hod. Ránu dokázalo auto dát. Blatník, který byl proražený, měl na špicí jamku, což policisté fotili. To je nejtvrďší část vozu a on ji otočil, tak to byla pěkná pecka. „K dotazu na umístění přechodu uvedl „Přechod je daleko přes 140 m na jedné stran, na druhé straně 280 metrů. To místo znám. Tam lidi normálně přechází. Kdyby byl přechod blíže, určitě by přešla. Opravdu stačí chvilka nepozornosti a srazit chodce pěti centimetry autem, to není vina chodce, to je naprostá nepozornost řidiče. Přece sleduji provoz a neštrejchnu ženskou. „Řidič mu měl dokonce říkat, že sledoval dokonce jeho. O náhradě škody se určitě nebavili. Popisoval, že řidič nebyl ochoten zastavit. Na fotografii čl. 8 určil své vozidlo.

Výslechem svědka J. V. samosoudce zjistil, že za ODN přijeli na místo a byli tam oba pánové, kteří jsou v jednacím síni. Zjistili, že osobní vozidlo mělo střet se ženou, která přecházela nebo přebíhala vozovku a došlo ke střetu. Zjistilo se, kde zhruba a v jakých místech došlo k nárazu. Nafotilo se to a naměřilo se to. Není si jistý, zda tam byl nějaký svědek. Ale jednalo se tam o někom, že tam někdo měl něco vidět z nějakého obchůdku. Není schopen říci,

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

zda ten člověk byl do protokolu zaznamenán nebo ne. Plánek kreslil svědek. Jeden z pánů mu říkal, kde žena přecházela nebo přebíhala vozovku. Nebyl již schopen určit, jak byla vozidla zaparkovaná. Směr chůze ženy zjišťovali, je to na plánu. Popsal, co si pamatoval z jednání na místě nehody.

Výsledkem svědka A [redacted] N [redacted] samosoudce zjistil, že byl venku před prodejnou Trafiky, ve které pracuje. Povídal si se svými dvěma známými. Měl přehled, o tom, co se děje na silnici. Zaregistroval auto Pick-Up jako [redacted] starší model, červené barvy. Z auta vystoupil starší pán a starší paní. Dost pospíchali. V tu dobu zde neprojížděla auta a bylo hodně dobře slyšet a zaslechl, že potřebovali zkontrolovat tiket, asi na Sportku. Otevřeli zadní dvířka v autě, odněkud vyndávali tikety, v ten moment občas koukal na ně a občas si povídal se známými. Všiml si, že dost pospíchali. Taková honička před Vánoci. Ona najednou začala jít a nerozhlédla se ani vpravo, ani vlevo. V ten moment si zase něco povídal se známými. Otočil se, když ona už prakticky přešla vozovku, ale v ten moment také slyšel zařvat něco toho pána, který zůstal naproti, směrem k přecházející ženě a zaregistroval, že paní byla k svědkovi otočena horní částí zad. Na dotaz obhájkyňe popsal postoj svědkyně, že nohy neviděl, otočila se, viděl její horní část těla, nebyla k svědkovi a dalším otočena obličejem. Spíš byla otočena čelem k vozidlu. Možná byla krok ve vozovce.

Ze znaleckého posudku a výsledkem znalce Ing. Pavla Tůmy samosoudce zjistil, že místo střetu uvedené v plánu dopravní nehody a zaznamenané jako stopa č. 3 je reálné konečnému postavení vozidla, zranění chodkyně a uvažovanému průběhu dopravní nehody. Pravděpodobná rychlost vozidla Škoda [redacted] v okamžiku střetu byla 23 až 25 km/hod.. Rychlost jízdy vozidla nelze ze shromážděných materiálů prokazatelně stanovit, avšak lze konstatovat, že nepřekročila povolenou rychlost. V okamžiku, kdy chodkyně vstoupila do vozovky, ze zákrytu jejich zaparkovaného vozidla, se vozidlo řidiče P [redacted] nacházelo před místem střetu ve vzdálenosti 43 až 46 m. V okamžiku vstupu chodkyně do druhé poloviny vozovky bylo 14 až 16 m. Za daných podmínek je řidič při včasné a správné reakci schopen vozidlo bezpečně zastavit. Pokud by se řidič plně věnoval řízení, mohl chodkyni S [redacted] sledovat od okamžiku jejího vstupu do vozovky. Byl by schopen bezpečně zastavit. Chodkyně S [redacted] měla z místa vstupu možnost sledovat blížící se vozidlo a zabránit střetu tím, že by se zastavila a umožnila mu bezpečný průjezd. Znalec se vyjádřil v průběhu hlavního líčení, když uvedl, že přechod je vzdálen 80 m, druhý 69 m. Pokud se týká toho, kde to vozidlo zastavilo, tak zastavilo zhruba proti té trafice, což je vidět z té fotografie, kterou zde má v kopii. Výpověď svědka, že šla šikmo, není pravda. Na náčrtku č.l. 143 spisu, který pořídil svědek. Poškozená skutečně musela jít šikmo. Na policejním plánu to bylo prakticky kolmo. Jeho znalecký posudek je postavený hlavně na zjištěních, že chodkyně šla zhruba kolmo. Kdyby měla jít někde z místa uváděného dalším posudkem, tak by to bylo pro obžalovaného horší, protože pak by se poškozená musela ve vozovce pohybovat déle. Když to budu počítat s tím, že šla šikmo, tak místo 6,8 vteřin vyjde 7,8 vteřin a pořád je to delší doba, kdy ji mohl pan P [redacted] pozorovat. Zaparkování vozidla manžela poškozené nehraje však pro věc podstatnou roli, protože by ten čas, po který se poškozená pohybovala ve vozovce, by byl podstatně delší. Je v podstatě také jedno, zda poškozená vycházela od přední či zadní části vozidla. Prokazatelný důkaz o tom, že před vozidlem obžalovaného jel autobus, není.

Vzhledem k tomu, že v průběhu důkazního řízení došlo k situaci, že vznikly určité pochybnosti o správnosti první úkonů spojených se zadokumentováním nehody a značně rozpory s určením místa, kde bylo zaparkováno vozidlo manžela poškozeného, byl soudem přibrán další znalec a to znalec Ing. Oto Kuhn.

Ze znaleckého posudku a výsledkem znalce Ing. Oto Kuhna samosoudce zjistil, že znalec měl

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

k dispozici celý trestní spis včetně založeného DVD s videozáznamem. Zabýval jsem se komplexním hodnocením, posouzením technické přijatelnosti výpovědi svědků, závěrů znaleckého posudku dříve zpracovaného ing. Tůmou.

K jednotlivým výpovědím svědků: Došlo k rozporům ve výpovědích poškozené a jejího manžela o místě, kde se poškozená vycházela v momentu před přecházení vozovky. Výpověď manžela se shoduje s výpovědí svědka N[REDACTED]. Znalec byl na místě DN, kde ověřil stavební uspořádání komunikace a jejího okolí v kontextu s použitým podkladem plánkem místa nehody, který zpracovala policie. Znalec v příloze č. 2 zakreslil možné postavení vozidla manžela poškozené, když podle dokumentace se mělo nacházet před prodejnou sýrů. Ve spise je na fotodokumentaci označeno jako takové vozidlo [REDACTED] tmavomodré barvy s bílou nástavbou. Toto vozidlo bylo dokonce na tomto místě i v době, kdy znalec navštívil místo dopravní nehody, zaparkované na stejném místě, patří asijskému prodáváči, který tam má prodejnu, vozidlo je nepojízdné a používá ho jen jako sklad zboží, odpadků. Zaměřil místo zastavení vozidlo manžela poškozené, což nebylo v policejním plánu, polohu vchodu do trafiky na protilehlé straně vozovky. Na základě těchto údajů stanovil pravděpodobný směr chůze poškozené, a to jednak podle její výpovědi a jednak podle výpovědi svědka S[REDACTED] a pana N[REDACTED]. Za této situace vychází místo střetu v jiné poloze, než které bylo stanoveno policií. Znalec pak provedl metodou zpětného odvíjení nehodového děje výpočet průběhu pohybu chodkyně a průběhu jízdy vozidla a dospěl k závěrům, že v okamžiku, kdy chodkyně vstupovala do druhé poloviny vozovky, tzn. do jízdního pruhu automobilu Škoda, byl automobil Škoda od ní vzdálen cca 21 až 23 m. V tomto okamžiku by se chodkyně nacházela v zorném úhlu řidiče automobilu přibližně 8 až 9 stupňů, tzn. na okraji periferního vidění. Znalec se zabýval i možným pohybem chodkyně těsně před střetem a to s ohledem na výpovědi řidiče automobilu Škoda a svědka N[REDACTED] kteří uvedli, že chodkyně byla v okamžiku střetu natočena k vozidlu obličejem. Znalec uvedl, že ze zajištěných podkladů, ze stop na vozovce a z rozsahu poškození vozidlo, nelze toto přesně stanovit. Z technického hlediska lze toto vysvětlit tím, že chodkyně těsně před vstupem na pravý chodník vozovky se mohla zastavit a otočit se na pravé noze zpět do směru své původní chůze, resp. k tomu vozidlu zaparkovaného sv. pana S[REDACTED]. Pro předpokládané místo střetu podle pana S[REDACTED] a pana N[REDACTED] vychází rychlost jízdy automobilu Škoda v okamžiku střetu 32 km/hod. V případě polohy místa střetu dle poškozené chodkyně by ta rychlost byla vyšší až 36 km/hod.. Aby řidič automobilu Škoda zabránil střetu, musel by začít reagovat na chodkyni v době 1,4 až 1,6 sekundy před střetem, když byl od místa střetu vzdálen cca 13 až 17 metrů, tzn., v okamžiku, kdy se chodkyně již pohybovala v protisměrné části vozovky, resp. v jeho části vozovky. Pokud by na ni začal reagovat v okamžiku vstupu do druhé poloviny vozovky, byl by schopen střetu zabránit. Pokud by na ni začal reagovat v okamžiku vstupu do druhé poloviny vozovky, byl by také schopen střetu zabránit. Vyjádřil se k rozdílům v jeho posudku a posudku Ing. Tůmy. Dodal, že pokud bude brát to, že by měl řidič začít reagovat v okamžiku vstupu chodkyně do jeho jízdního pruhu, což bylo na vzdálenost 21 až 23 metrů, tak by byl schopen svoje vozidlo zastavit na vzdálenost 13 až 17 metrů před místem střetu, tzn. v okamžiku, kdy chodkyně vstupovala do jeho části vozovky, tak měl dostatek možností, aby, pokud by na ni začal reagovat, aby zastavil před místem střetu. Stačilo by to, i kdyby začal reagovat o nějakých 7 metrů a více. Samozřejmě tím, pokud by chodkyně přecházela od přední části vozovky, tak se zaprvé prodlouží doba jejího pohybu ve vozovce a posune se místo střetu více před konečnou polohu vozidla, tzn., ta nárazová rychlost by musela být vyšší ještě, vozidlo brzdilo na delší vzdálenosti. K dotazu obhájkyne pak také uvedl, že k posouzení této skutečnosti by musel mít zadané nějaké parametry pro tento výpočet. Když situace, že se chodkyně mohla zastavit nebo otočit, vzhledem k jejímu zranění, nelze vyloučit. Nemá žádné stopy, a je s podivem, že když chodkyně utrpěla krvácivé zranění, tak nebyla nalezena na vozovce žádná krevní stopa.

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

Vzhledem k závěrům odvolacího soud po zrušení prvního rozsudku soudu prvního stupně, provedl samosoudce opakované výslechy obou znalců, když z těchto výslechů znovu zjistil, že Ing. Tůma nezná závěry posudku Ing. Kuhna, ve svém posudku zvažoval, že chodkyně přecházela vozovku prakticky kolmo. Pokud by přecházela šikmo pod podstatným úhlem dlouhým, tak by se doba jejího přecházení ještě prodloužila, což by bylo pro pana obžalovaného ještě nepříznivější. Po předložení dokumentace pak dodal, že to znamená, že chodkyně by šla šikmo. Potom by se tato její dráha prodloužila a tím by se také prodloužil čas, po který mohl pan obžalovaný sledovat chodkyni ve vozovce. Na nějaké možné zastavení nereagoval, vycházel ze zjištění, že přecházela plynule. Nereagoval ani na její vyjádření, že se uprostřed vozovky zastavila. Tím by se však prodloužil čas jejího pohybu ve vozovce. Obžalovaný jí teoreticky mohl pozorovat od momentu, kdy za vozidlem vstoupila do vozovky. Ve svém posudku vychází z toho, že začal reagovat na poškozenou, která byla jeden metr před jeho vozidlem. Přitom vychází i z výpovědi obžalovaného. Výpověď svědka N. z technického hlediska hodnotí jako nereálnou. Na dotazy k možnému pootočení uváděl, že určité momenty nelze vyloučit, ale prakticky se tím prodlužuje doba, kdy jí mohl řidič ve vozovce pozorovat, když před jeho vozidlem přešla, zastavila se metr před autem a nějak couvla. Poškozená pokud se pohybovala ve vozovce, mohla příjíždějící vozidlo vidět na větší vzdálenost. Pokud byla ve vozovce a na dělicím pásu, bylo vozidlo od ní 14 až 16 metrů. Za takové situace neměla možnost bezpečně vozovku přejít. Znovu dodal, že obžalovaný měl možnost jí po celou dobu pozorovat.

Při doplňujícím výslechu znalec Ing. Oto Kuhn vypověděl, že zásadní stanovisko je v tom, že nikdo nemá objektivní důkaz o způsobu pohybu chodkyně, co ve vozovce dělala. Z technického hlediska je možné i to, že došlo ke střetu v okamžiku, kdy se zastavila a otočila se na pravou stranu, protože měla za zády svého manžela s vozidlem po pravé straně ve směru její chůze přes vozovku. Byl se podívat na místě nehody. Zaměřil vše na místě. Zpracoval podle toho plánek, který jsem překreslil do plánku, který zpracovala PČR. Pokud bude uvažovat to, že řidič automobilu Škoda uvedl, že chodkyni spatřil zhruba metr svým vozem, a budu toto brát jako počátek jeho reakce, tak dráha, na kterou vozidlo zastavilo, je potom podstatně delší, než uvažoval Ing. Tůma, který vycházel ze směru chůze chodkyně kolmo přes vozovku. Díky té delší dráze, na které vozidlo zastavovalo, mu potom vychází počáteční rychlost automobilu v okamžiku reakce jeho řidiče v rozmezí 36 a 32 km/hod. Pokud budu předpokládat, že se chodkyně pohybovala rovnoměrně až do místa střetu a alarmující situace pro řidiče nastává v okamžiku, kdy chodkyně vstupuje do pravé poloviny vozovky, neuvažuje tedy její pohyb od kraje vozovky, resp. od boku zaparkovaného automobilu, tak na to, aby řidič automobilu Škoda zabránil střetu, by musel začít na chodkyni reagovat dříve o 1,4 sekundy až 1,6 sekundy na vzdálenost 13 až 17 metrů od té chodkyně. Anebo pokud by reagoval stejně, tzn. na chodkyni metr před vozem, tak jeho rychlost jízdy by nesměl být vyšší než cca 27 až 29 km/hod. nelze vyloučit, že před dokončením se mohla chodkyně zastavit a otočit se za manželem, toto nevylučuje ani znalec z oboru zdravotnictví. Oproti znaleckému posudku jeho a znalce Ing. Tůmy jsou a to dva. Pan kolega vycházel z toho, že šla kolmo přes vozovku, on vycházel z reálné situace, kde mohlo být zaparkované jejich vozidlo a odkud ona vycházela. Tím pádem se podélná poloha místa střetu posune a na základě změny polohy místa střetu vychází počáteční rychlost jízdy automobilu Škoda jinak. Znalec Ing. Kuhn dále reagoval na vyjádření znalce Ing. Tůmy, když uváděl, že Ing. Tůma vychází z toho, že řidič automobilu Škoda chodkyni mohl vidět. To je také nezpochybnitelný fakt, ovšem musí se uvážít to, že sledoval situaci na levé straně vozovky a nesledoval situaci před svým vozidlem. Z technického hlediska je jednoznačně zřejmé, že tu chodkyni, pokud by sledoval situaci před svým vozidlem, tak by jí musel vidět, ona se tam musela přes vozovku dostat do jeho koridoru jízdy. Podle jeho závěrů jí mohl vidět déle, než zvažuje Ing. Tůma. Při včasné reakci by mohl nehodě zabránit.

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství a výsledkem znalce MUDr. Leo Havelky samosoudce zjistil, že zpracoval posudek na poranění paní S [redacted] Po nehodě byla převezena na ortopedii [redacted] kde byla 18 dní. Byla u ní zjištěna [redacted]

Z charakteru poranění je jednoznačné, že toto zranění pak poškozenou omezovalo po dobu delší než 6 týdnů. Končetinu měla fixovanou v sádře a pak v ortéze. K chůzi používala berle. Na kontrole dne 29. 01. Lékařem doporučeno končetinu nezatěžovat. Náraz směřoval na pravou stranu chodkyně. K otázce, zda mohla být natočena na druhou stranu, uvedl, že záleží, zda byla natočena či otočena. Může stát pravým bokem a může otočit tělo. Nemohl vyloučit tvrzení obhajoby o otočení či úkroku zpět na zavolání manžela.

Při svém rozhodování vycházel samosoudce také z důkazů – spisového materiálu a to zejména Protokolu o nehodě v silničním provozu, plánu místa nehody, fotodokumentace, úředních záznamů PČR, lékařských zpráv a dalších.

Ze shora uvedeného vyplývá, že svým jednáním naplnil obviněný J [redacted] P [redacted] po objektivní i subjektivní stránce všechny zákonné znaky skutkové podstaty přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, neboť porušil některá základní ustanovení zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon“), zejména povinnosti dané ust. § 4 písm. a), b) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, neboť řidič motorového vozidla se musí plně věnovat řízení motorového vozidla a sledovat provoz na pozemních komunikacích a toto jeho jednání je v příčinné souvislosti se způsobeným trestněprávně relevantním následkem, tedy ublížením na zdraví poškozené P [redacted] S [redacted] Toto zranění má charakter ublížení na zdraví, neboť omezení na jejím normálním způsobu života překročilo dobu 6 týdnů. Jak bylo uvedeno výše, není v jeho jednání spatřováno žádné porušení žádné důležité povinnosti, kterou stanoví pravidla silničního provozu. Jedná se o běžnou dopravní nehodu, kdy dochází ke střetu motorového vozidla s chodcem. Ani řidič a ani poškozená neporušili žádná zásadní pravidla silničního provozu. Oba, pokud by striktně dodržovali tato pravidla, by mohli nehodě zabránit. Paní poškozená šla sice mimo přechod, ale šla v místě, kde jsou ty přechody vzdálené více jak 50 metrů, takže zákon jí přejít v takovém místě umožňuje. Neběžela, šla osvětleným místem. Jistě viděla také vozidlo přijíždět a tedy se mohla zastavit a tím také zabránit nehodě. Je zde zcela jistě její špatný odhad situace v silničním provozu. Obžalovaný však také jel ve svém jízdním pruhu. Jel standardní rychlostí, která nepřekročila v místě rychlost povolenou. Ani jeho chování nevykazovalo žádné známky nějakého rizikového nebezpečného jednání, neporušil nebo nepřekročil nějakou povinnost. Přesto vznikla nehoda.

Zde je třeba znovu uvést a soud prvního stupně to již ve svých rozhodnutích konstatoval, že ve věci byly vypracovány dva znalecké posudky znalců v silniční dopravě. Oba znalci byli opakovaně k závěrům svých posudků konfrontováni. Určitá zjištění na straně znalců jsou rozdílná.

Znalec Ing. Tůma vycházel striktně z podkladů, které mu byly předloženy orgány objasňování dopravní nehody a Ing. Kuhn kromě seznámení se s předloženým spisovým materiálem, si provedl šetření na místě.

Rozpory ve znaleckých posudcích vyplývají ze skutečnosti, že každý ze znalců vzal za výchozí bod pro přecházení paní S [redacted] poněkud jiné místo. Tedy znalec ing. Tůma vychází z toho, že poškozená S [redacted] přecházela vozovku prakticky kolmo, kdežto znalec Ing. Tůma na základě

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

svých měření dospěl k místu, které pak hovoří o přecházení šikměji přes vozovku. Oba znalci pak shodně hodnotí, že obžalovaný J. [redacted] P. [redacted] reagoval na poškozenou, když tato byla metr před jeho vozem. Oba znalci dospěli k závěrům shodným v otázkách, které jsou pro samosoudce rozhodující. Základem pro hodnocení soudce je skutečnost, že ani jeden ze znalců nedospěl k závěrům, že by obžalovaný jel nepřiměřenou rychlostí a tedy tato okolnost byla důvodem nehody. Oba znalci dospěli k závěrům, že příčinou nehody byla opožděná reakce obžalovaného na pohyb chodkyně ve vozovce. Podle názoru samosoudce je v daném případě nerozhodující, zda poškozené vycházela z místa podle údajů v posudku Ing. Tůmy nebo posudku Ing. Kuhna, i když toto místo s ohledem na zaparkovaná vozidla je pravděpodobnější. Tato skutečnost je však dokonce pro obžalovaného nevýhodnější. Soud nemohl brát plně za jednoznačné výpovědi manželů S. [redacted] oba mají zájem na skutečnostech, aby věc a nehoda byla hodnocena ve prospěch poškozené paní S. [redacted]. Jejich výpovědi jsou podkreslené i emocionálně. Je třeba poukázat, že s největší pravděpodobností jejich vozidlo nemohlo parkovat tam, kde uvádějí a i popis přecházení plně neodpovídá dalším důkazům.

V Nálezu Ústavního soudu se hovoří, že soudy zasáhly do práva obžalovaného na spravedlivý proces stěžovatele. Ačkoliv se soudy (zejména soud obvodní) skutkovým dějem velmi podrobně zabývaly, nevypořádaly se s zásadní námitkou stěžovatele stran podmínek viditelnosti v době nehody. Soudy se otázkou viditelnosti blíže nezabývaly a bez dalšího převzaly závěry znaleckých posudků. V tomto směru považuje soud první stupně zopakovat, že otázkám viditelnosti a dohlednosti byla věnována pozornost. Sám obžalovaný J. [redacted] P. [redacted] se k tomuto vyjadřoval. Soud vzal na vědomí dobu jízdy řidiče, že byla večerní doba, pouliční osvětlení. Obžalovaný J. [redacted] P. [redacted] nikdy nenamítal špatnou viditelnost. Sám hovoří o tom, že viděl manžela poškozené na druhé straně silnice, tedy když jej viděl, tak dokonce se věnoval byt' krátkou dobu pozorování jeho chování. Pokud tedy viděl na druhé straně svědka S. [redacted] zůstává zde proto otázka, proč ve vozovce neviděl poškozenou. Soud prvního stupně dospěl k závěrům, že právě skutečnost, že pozoroval a věnoval se chování svědka S. [redacted] byla důvodem, že ve vozovce přehlédl poškozenou S. [redacted].

S ohledem na pokyn Nálezu soud prvního stupně přibral k vyhodnocení znaleckých posudků znalecký ústav. Tento ústav vypracoval znalecký revizní posudek.

Z tohoto posudku a z výsledku Ing. Zdeňka Mrázka, který byl pověřen k podání závěrů znaleckého zkoumání, samosoudce zjistil, že pokud se týká příčiny dopravní nehody a jejího průběhu, zjistili, že znalecký stav a jeho znalci učinili několik poznatků. Pokud se týká místa střetu a střetové polohy, je pod bodem 1. uvedeno, že vozidlo Škoda narazilo do chodkyně zprava pravým předním rohem. Ke střetu tak došlo v jízdním pruhu vozidla Škoda v jeho pravé polovině. K pohybu chodkyně je uvedeno, že chodkyně se pohybovala přes vozovku zleva doprava. Její pohyb byl uvažován rychlostí chůze se zrychlením na rychlou chůzi od středu vozovky. S ohledem na věk chodkyně, však nelze očekávat významné změny pohybových parametrů chodkyně. Dále zde byla určitá debata o tom, jak se chodkyně pohybovala, jakým způsobem. Ve všech závěrech je uvedeno, že pohyb chodkyně byl považován jako přímočarý, nepřerušovaný. Jakékoliv přerušování či změna směru pohybu chodkyně by vedla k tomu, že chodkyně by se nacházela ve vozovce a jeho jízdním pruhu po delší dobu před vozidlem Škoda, tzn. že by učinila situaci více statickou. Jak uvedl znalec, tak z dostupných podkladů vyplývá, že chodkyně registrovala pohyb vozidla Škoda a reagovala na něj snahou o zrychlení pohybu přes vozovku. Co se týče pohybu vozidla Škoda. Tento byl řešen variantně. Ona ta věc už nějakým způsobem postoupila. Pro toto stanovení těchto závěrů bylo vícero podkladů. Proto byly řešeny varianty pro situaci, že by řidič reagoval až na náraz. Pak by se pohyboval rychlostí 22 km/hod.. Třetí varianta, která vycházela z toho, že vozidlo se pohybovalo na hranici rychlosti dovolené,

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

tn. rychlostí 50 km/hod. a řidič v takovém případě začal reagovat ještě před střetem s chodkyní, začal i brzdít před střetem s chodkyní a v průběhu brždění došlo ke střetu. Pro situaci, že by reagoval těsně před nárazem a v okamžiku nárazu by začalo brždění, které pak by se projevilo tou konečnou polohou, pak rychlost vozidla byla stanovena na 37 km/hod.. Tyto tři varianty pokrývají veškeré tři průběhy nehodového děje, které by vůbec přicházely v úvahu

Z těch dostupných údajů pak vyplývá, že řidič vozidla Škoda začal reagovat na chodkyni až těsně před střetem, kdy se pohybovala v jeho jízdním pruhu, či dokonce před jeho vozidlem. Jinak zbývá, že buď to vůbec nereagoval a reagoval až na náraz, anebo reagoval těsně před nárazem.

Co se týče možnosti odvrácení nehody, tak tyto varianty se byly hrnuty do závěrů, že řidič vozidla Škoda měl možnost odvrátit nehodový děj zastavením před místem střetu, pokud by registroval chodkyni, která se již nacházela v jeho jízdním pruhu. To platí pro všechny situace. Jednotlivé varianty jsou znázorněny na obrázcích č. 14 a v souhrnu pak na obrázku č. 17.

Chodkyně mohla odvrátit nehodový děj v obecném tvrzení, pokud by reagovala na pohyb vozidla Škoda, a **to přerušením přecházení a setrváním ve vozovce do doby, než ji bude umožněno dokončit přecházení vozovky na středové čáře**, tedy kdyby setrvala na tomto místě. Chodkyně vystoupila do vozovky takovým způsobem, že by řidiče vozidla Škoda nutila k náhlé změně rychlosti jízdy a to v případě, že by na ni nereagoval v době, kdy se pohybovala v protisměrném jízdním pruhu.

Jako technickou příčinu nehodového děje mohou znalci označit techniku jízdy řidiče vozidla Škoda, **konkrétně neregistraci chodkyně v době, kdy se pohybovala v jeho jízdním pruhu mezi středem vozovky a levou polovinou vozidla Škoda**. Pokud by v této době řidič registroval chodkyni a reagoval na ni s následným bržděním, pak by mohl zastavit před místem střetu. Pokud řidič nebyl v této době schopen registrovat chodkyni nacházející se v jeho jízdním pruhu, pak rychlost vozidla nebyla přiměřená aktuálním schopnostem řidiče. Neregistraci chodkyně, případně rychlost nepřiměřenou schopnostem řidiče, tak můžeme označit jako prvek, který znemožňoval odvrátit nehodový děj.

Na straně chodkyně by mohli znalci označit její pohyb za příčinu nehodového děje, pokud by měla při svém rozhodnutí pro vstoupení do vozovky zohlednit to, že řidič vozidla Škoda na ni nebude reagovat během jejího pohybu v protisměrném jízdním pruhu. V případě takové nereakce, by její pohyb přes vozovku vedl k tomu, že řidič vozidla Škoda by musel náhle měnit rychlost jízdy po registraci chodkyně. Pak pohyb chodkyně přes vozovku by bylo možné označit za prvek nehodového děje, který jej vyvolal. Zde poukázal, že by zde takto bylo možno jednoznačně postupovat, pokud by se nehoda stala za tzv. bílého dne. Jestliže noc, zhorší viditelnost, a mění podmínky pro toho, kdo a jaká má učinit vůči tomuto opatření - chodec nebo řidič.

Pokud se týká hodnocení znaleckých posudků, bylo na dotazy soudu odpovězeno, že celkově byly oba posudky hodnoceny ve svém základu jako správné nebo v základu byly hodnoceny jako správné. Nebyly řešené takovým komplexním způsobem, jak hodnocení provedl ústav, ale byly zcela standardní pro přípravné řízení a soudní jednání. Věc se mezitím argumentačně posunula, proto mohl ústav zvolit takové komplexnější řešení, které mělo ukázat podstatu, charakter dopravní situace a možnosti její řešení jako v celku. K posudkům obou předchozích znalců nemají zásadní výhrady, když v případně posudku ing. Kuhna, byl tento posudek v určitém ohledu zcela srozumitelný, jak vlastně řešil možnosti odvrácení nehodového děje. V zásadě byly tyto posudky hodnocené jako správné.

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

Úkolem znaleckého ústavu bylo se vyjádřit k tvrzení Ústavního soudu. K tomu je uvedena odpověď v kapitole 2.4.3.. Pokud vzali v úvahu tyto výhrady, které byly předestřeny v bodech 11. a 12., tak tyto výhrady ke znaleckým posudkům mají společný jmenovatel, a to ve volbě reakční doby. Reakční doba představuje časový úsek mezi zjevným podnětem k reakci a počátkem brždění, kdy je prostě podnět pro toho řidiče, tj. počátek a konec je, když začnou účinně fungovat brzdy. Běžně uvažovaná délka reakční doby je kolem jedné sekundy a tato hodnota se může měnit v závislosti na denní době a výhledových poměrech, zásadně se nemění. Co se mění v závislosti na denní době a výhledových poměrech, je vzdálenost, na jakou je řidič schopen spatřit, rozpoznat objekt.

Ve dne jsou jeho možnosti v tomto neomezené. Mění se v noci vzdálenost, na jakou spatří ten který objekt. Jinými slovy vzdálenost, ve které nastane počátek reakce řidiče. Je zjevné, že ve dne by řidič reagoval neomezeně během celého pohybu chodkyně ve vozovce, v důsledku by taková denní situace zpravidla neznamenalala omezení řidiče z hlediska rychlosti jízdy. Rychlostní omezení by neznamenalala ani běžná situace v noční době v obci, protože řidič je schopen registrovat chodce v noční době na 30 metrů, což je dráha na zastavení z 50 km/hod.. Pokud řidič je schopen registrovat chodce na vzdálenost kratší než 30 metrů, jak se patrně stalo i v daném případě, pak toto může být způsobeno zhoršenými schopnostmi řidiče registrovat chodce ve vozovce, anebo ztíženými podmínkami z hlediska viditelnosti chodců ve vozovce. V obou případech toto řidič může ošetřit nižší rychlostí jízdy, která by dovolovala zastavení před chodcem po jeho registraci s běžnou reakční dobou 1,0 sekundy. Jako názorný příklad lze uvést např. jízdu v mlze, kdy řidič volí, vzhledem k výhledovým poměrům, rychlost nižší než dovolenou nebo běžně volí rychlost nižší než dovolenou. Na straně chodce spočívá řešení jeho snížené viditelnosti, kterou však sám zpravidla nemůže posoudit v tom, že v podstatě nebude přecházet vozovku v době, kdy se blíží vozidlo. Chodec neví, jak je na tom řidič s viditelností chodců. Na straně chodce je však poměrně problematické vyhodnotit, jaké výhledové poměry má ten který řidič, neboť sám se nachází třeba v osvětleném prostředí, což byl ten náš konkrétní případ.

Znalec Ing. Mrázek se vrátil k výhradám ke znaleckým posudkům. Primární problém není v tom, že by znalci nesprávně stanovili nebo zvolili reakční dobu řidiče, spíše lze uvést výhradu, že nedostatečně vysvětlili princip dané dopravní situace, který spočívá v tom, že řidič při aktuální rychlosti jízdy není schopen zastavit na vzdálenost, na jakou zaregistruje chodce ve svém jízdním pruhu. Zda tato neschopnost zastavení byla primárně dána tím, že řidič nedostatečně sledoval situaci, či tím, že se pohyboval rychlostí neadekvátní podmínkám viditelnosti v místě nehody, nelze z technického hlediska zcela uzavřít, ale v obou případech příčina nehodové děje vždy zůstává v technice jízdy řidiče vozidla Škoda.

Pokud se týkalo namítaného odvrácení pozornosti řidiče vozidla jednáním manžela poškozené znalec uvedl, že jsou nejrůznější rušivé momenty na řidiče vozidla v silničním provozu např. ohlednutí se na chodník z nejrůznějších důvodů. Je otázka kam zařadit jednání gestikulujícího muže. Je zde zajímavý moment, že řidič uvádí, že zná to místo, jezdí tam pravidelně a že se tam vyskytují nějakí bezdomovci a je to u toho stánku s tabákem, což je situace, která zvyšuje tam riziko nějaké mimořádné situace, atd.. Čili v takovém místě by spíše větší pozornost řidiče měla být věnována situaci na pravé straně na základě obecných zkušeností, které tam popisuje řidič, nikoliv té levé, kde běžný občan nějakým způsobem gestikuluje. Byl se na místě nehody podívat. Byl jsem tam dokonce přímo 18.12. a v té době, aby to bylo ekvivalentní období nehody. Přechod tam je víc, jak padesát metrů. Tam chodkyně neměla povinnost použít přechod pro chodce.

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

Po provedeném vyhodnocení důkazů a zejména doplnění řízení znaleckým posudkem ústavu, samosoudce se proto vrací ke svým závěrům a je možno znovu konstatovat, že oba účastníci a tedy i paní S. [REDAKCE] která je rovněž účastnicí silničního provozu, jako chodec přecházející vozovku, se plně silničnímu provozu a situaci na místě nehody nevěnoval, každý z nich měl jistě své plány a své cíle. Je třeba poukázat na závěry všech znaleckých posudků, které soud opatřil, že pokud se paní S. [REDAKCE] zastavila uprostřed vozovky, bylo od ní vozidlo 12 až 14 metrů a tedy neměla podmínky pro bezpečné přejetí vozovky. To, co zde řešíme je skutečnost, že každý řidič, který řídí motorové vozidlo, musí vědět a moc dobře ví, že na silnicích nevznikají jen standardní dopravní situace. Musí tedy předpokládat, že ne všichni se silničním provozu chovají vždy podle pravidel. Jak bylo uvedeno v původní závěrečné řeči paní státní zástupkyně, nejen lidé, ale i příroda, zvířata, malé děti, ale i zejména lidé staršího věku mohou způsobit náhlou situaci v silničním provozu. Řidič je i tak povinen na tyto situace nějakým odpovídajícím způsobem zareagovat. Poškozená více méně přecházela vozovku v místě, kde jak sám obžalovaný říkal, jezdí pomalu, protože ví, že tam chodí lidé, protože v blízkosti je zastávka autobusů, tak ta situace zase tak nestandardní nebyla. Obžalovaný měl a zcela jistě mohl přecházející poškozenou vidět a mohl a měl na její přecházení reagovat. Znovu je třeba konstatovat, že všichni znalci se shodli, že měl proto dostatek času a jeho pozdní reakce je z jiného než technického důvodu. Rovněž tak poškozená měla a mohla mít dostatek času reagovat na příjezdějí vozidlo, zejména pokud přecházela vozovku na projednávaném místě a světelných podmínek. Rovněž poškozené nic nebránilo v tom, aby se s ohledem na příjezdějí vozidlo zastavila a pokud se skutečně řádně rozhlédla a nechala takové vozidlo přejet.

Je zcela možné, že pozornost jak řidiče, tak i chodkyně byla odvedena jinam a to do místa, kde se pohyboval manžel poškozené. Soud měl osobní možnost se přesvědčit, že svědek pan S. [REDAKCE] dovede na svoji osobu přitáhnout pohledy jiných, což učinil i několikrát v jednací síni. Jeho jednání u vozidla popisoval i svědek z místa činu. To se také se stalo a mohlo stát oběma účastníkům nehody jistě osudné.

Je zde třeba konstatovat, že řidič pokud již reaguje na situaci, která není typická, což chování manžela poškozené takto mohlo působit, a v důsledku takového odvrácení pozornosti od řízení má pak za následek dopravní nehodu s jiným účastníkem silničního provozu, pak za ní nese řidič, který se takto nevěnoval situaci před jeho vozidlem, odpovědnost. Ale pouze v té situaci, pokud má možnost včas pozorovat a včas reagovat. Z provedených důkazů a to znaleckých posudků vychází, že reakce obžalovaného byla zpožděná, a to z důvodu jiných než technických. Za nehodu je tedy odpovědný obžalovaný J. [REDAKCE] P. [REDAKCE] když se spoluzaviněním chodkyně.

Soud musí konstatovat, že k tomu závěru je možno dojít i přes určité okolnosti spočívajících v tom, že v počátečních momentech řízení nebyly veškeré okolnosti nehody plně a řádně zadokumentovány a to zejména pak místo odkud vycházela poškozená. Je pravdou, že ze závěrů znaleckého posudku znalce Ing. Kuhna, její přecházení nebylo kolmo k místu, kam chtěla jít, ale i tato skutečnost by potvrzovala, že se poškozená S. [REDAKCE] delší dobu, než jak bylo uváděno v prvotních podkladech, musela ve vozovce zdržovat. Samozřejmě paní poškozená si také mohla vybrat, mohla se zastavit na středové čáře, nemusela vstupovat do vozovky. V daném případě nevytvořila poškozená situaci, která by mohla být označena jako překážka ani náhlá, ani neočekávaná v tom daném místě. Soud dospěl k závěrům, že podíl na nehodě byl na straně každého ve výši 50 %.

Samosoudce znovu hodnotil i hledisko stran principu omezené důvěry v dopravě a tedy trestní odpovědnost řidiče za dopravní nehodu. Z provedených důkazů vyplývá, že obžalovaný tehdy v pozici řidiče řídil motorové vozidlo a to v místě, které znal, které se mohlo stát místem

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

nějakého nečekaného jednání a chování jiné osoby nebo osob mimo vozovku, ale k v jízdních pružích pro motorová vozidla. Viditelnost s ohledem na dobu a čas mohla být snižena, ale nebyla taková, aby bránila řidiči vidět chodce ve vozovce. Musel tedy předpokládat, že ve vozovce může být chodec. Je pravdou, že každý může očekávat, že jiní účastníci se budou chovat podle pravidel silničního provozu. Je třeba připustit, že soud opakovaně konstatuje, že poškozená základní pravidla pro přecházení mimo přechod, nedodržovala. Také ona mohla a měla vozidlo registrovat a na jeho jízdu reagovat. Obžalovaný nezachoval hledisko opatrnosti a proto je mu kladeno za vinu zavinění na nehodě a to zavinění zcela nedbalostní.

Obžalovaný je zcela bezúhonný, má čistý trestní rejstřík, má nulové konto bodového hodnocení řidičů. To jsou polehčující okolnosti na jeho straně. Je poněkud škoda, že obžalovaný neprojevil více sebereflexe a snažil se zavinění vidět pouze na druhé straně. Samosoudce musí konstatovat, že pokud by obžalovaný zvolil i poněkud jiný přístup k hodnocení a to jak nehody, tak následků nehody a zejména jiný přístup k otázkám náhrady škody a postoji k poškození, i když mohl být subjektivně přesvědčen o jejím spoluzavinění, byly by zde podmínky pro podmíněné zastavení trestního stíhání.

Škodlivost jednání obžalovaného je v tom, že jeho nedbalostním jednáním byla způsobena újma na zdraví jinému občanovi. Konkrétní stupeň byl snížen tím, že poškozená a její okolí měly podíl na způsobení určité nepříznivé situace v silničním provozu. Tato okolnost má význam zejména pro volbu trestu ve vztahu k osobě obžalovaného. K osobě obžalovaného bylo zjištěno, že v Rejstříku trestů nemá žádný relevantní záznam. Karta řidiče vykazuje aktuální bodové hodnocení jeho osoby 0 bodů.

Při úvaze o druhu a výši trestu vycházel soud z ustanovení § 38 tr.zkn. (přiměřenost trestních sankcí) a 39 tr.zkn., když při stanovení druhu trestu a jeho výměry soud přihlížel k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu, k osobním, rodinným, majetkovým a jiným poměrům pachatele a k jeho dosavadnímu způsobu života a k možnostem nápravy a dále bylo přihlíženo k chování pachatele po spáchání trestného činu. Obžalovaný byl ukládán trest v rámci zákonné trestní sazby ustanovení § 147 odst. 1 tr.zkn.. V rámci uvedené trestní sazby je možno uložit trest odnětí svobody až na dvě léta nebo trestem zákazu činnosti. Jak bylo uvedeno výše jednání obžalovaného je pro společnost škodlivé, neboť řídil motorové vozidlo a způsobil sice nedbalostním jednáním újmu na zdraví jiné osobě. Bylo přihlíženo ke spoluzavinění poškozené. Právě s ohledem na zranění, byla stanovena výměra trestu v trvání 6 měsíců. Což je trest při samé dolní hranici zákonné trestní sazby. Samosoudce je přesvědčen, že i tento trest bude pro něj důrazným postihem a ponaučením, aby se v budoucnosti vyvaroval chyb v silniční dopravě a vedl si daleko obezřetněji. Obžalovanému byl povolen podmíněný odklad výkonu tohoto trestu a s ohledem na jeho osobu, byla stanovena zkušební doba v trvání 12 měsíců. Tato doba je na samé dolní hranici.

Soud i v předchozích rozhodnutích konstatoval, že jako další trest a to právě s ohledem na druh trestné činnosti by mohl být uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Za dané situace samosoudce ani tehdy a ani nyní nezvažoval s ohledem na návrh intervenující státní zástupkyně. Bylo přihlíženo ke spoluzavinění poškozené a zejména s ohledem na skutečnost, že obžalovaný je řidičem, který vykonává tuto činnost dlouhou dobu, v jeho kartě nejsou záznamy, osobní hodnocení nevykazuje žádné negativní poznatky. Veškeré tyto okolnosti svědčí o to, že zde došlo k momentálnímu selhání. Je zde předpoklad, že i bez uložení trestu zákazu řízení bude samostatný trest podmíněného odsouzení dostatečným postihem.

Shodu s prvopisem potvrzuje Kateřina Langhammerová

K trestnímu řízení se s nárokem na náhradu škody připojila VZP ČR. Soud s ohledem na zavinění poškozeném paní Seidelová odkázal VZP ČR se jejím nárokem na řízení ve věcech občanskoprávních, neboť dokazování v tomto směru by šlo nad rámec trestního řízení.

P o u č e n í:

Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání u Obvodního soudu pro Prahu 2, a to do osmi dnů od doručení opisu rozsudku. O podaném odvolání bude rozhodovat Městský soud v Praze.

Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci a poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody.

Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí.

Podané odvolání musí být ve lhůtě osmi dnů od doručení opisu rozsudku nebo v další lhůtě k tomu stanovené předsedou senátu Obvodního soudu pro Prahu 2 podle § 251 tr. řádu také 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 je podává, byť i zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obviněného.

Odvolání lze opřít o nové skutečnosti a důkazy.

Odvolání má odkladný účinek.

Právo odvolání nepřísluší osobě, která se tohoto práva výslovně vzdala.

V Praze dne 03. června 2019

JUDr. Jiří Horký, v. r.
samosoudce