

Č.j. 4 T 201/2015-740



ČESKÁ REPUBLIKA

## ROZSUDEK

### JMÉNEM REPUBLIKY

Samosoudce Obvodního soudu pro Prahu 2 JUDr. Jiří Horký rozhodl v hlavním líčení konaném dne 19. února 2021, v trestní věci obžalovaného J [redacted] P [redacted] nar. [redacted] **t a k t o :**

Obžalovaný

J [redacted] P [redacted]

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

se podle § 226 písm. b) tr. řádu zprošťuje obžaloby státní zástupkyně obvodního státního zastupitelství pro Prahu 2 ze dne 21.08.2015, p. zn. [redacted] pro skutek označený touto obžalobou jako přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, které se ho měl dopustit tím, že dne 18.12.2014 kolem 19:50 hod. jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Škoda [redacted] r.z. [redacted] ulici [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 a narazil do chodkyně P [redacted] S [redacted] nar. [redacted] přecházející komunikaci ulice [redacted] z pohledu řidiče z levé strany a nárazem jí způsobil [redacted]

[redacted] to 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.

**neboť v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.**

### 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. P. kterého vinila ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví podle § 147 odst. 1 tr.zákoníku. Popisu skutku v obžalobě odpovídá skutku popsánému ve výroku zprošťujícího rozsudku.

První odsuzující rozsudek v trestní věci J. P. 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. P. byl uznán na vinu trestným činem těžké ublížení na zdraví podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku 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. P. bylo odvolacím soudem jako nedůvodné zamítnuto.

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

Odsouzený využil možností mimořádného opravného prostředku a usnesením Nejvyššího soudu ČR ze dne 28.06.2017 bylo dovolání J. P. podle § 265i odst. 1 písm.b tr.ř. odmítnuto.

Z podnětu J. P. 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 byla zrušena.

Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 ze dne 19. 9. 2016 sp. zn. 4 T 201/2015 byl J. P. uznán vinným přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku (tj. zákona č. 40/2009 Sb., účinného od 1. 1. 2010, za jednání spočívající v tom, že „dne 18. 12. 2014 kolem 19:50 hod., jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Škoda r. z. v ulici ve 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 kraji vozovky ve směru své jízdy, do chodkyně P. S. přecházející komunikaci ulice z pohledu řidiče z levé strany, a nárazem jí způsobil

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“. Za to byl J. P. podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání šesti měsíců, jehož výkon mu byl podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání

dvanácti měsíců. Poškozenou VZP ČR, Regionální pobočku Praha, pobočku pro Hl. m. Prahu a Středočeský kraj, se sídlem Na Perštýně 6, 110 00 Praha 1, soud výrokem podle § 229 odst. 1 tr. ř. odkázal s uplatněným nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

O odvolání J. P. proti shora citovanému rozsudku rozhodl Městský soud v Praze usnesením ze dne 5. 1. 2017 sp. zn. 6 To 521/2016, tak, že je podle § 256 tr. ř. jako nedůvodné zamítl.

O následném dovolání J. P. směřující proti rozhodnutí soudu druhého stupně Nejvyšší soud usnesením ze dne 28. 6. 2017 sp. zn. 4 Tdo 664/2017 odmítl podle § 265i odst. 1 písm. b) tr. ř., jako podané z jiného důvodu, než jsou uvedeny v zákoně. Dospěl totiž k závěru, že námitky dovolatele neodpovídaly obsahovému vymezení jím uplatněných důvodů podle § 265b odst. 1 písm. g) a h) tr. ř.

Na to reagoval J. P. podáním ústavní stížnosti, z jejíhož podnětu Ústavní soud nálezem ze dne 12. 6. 2018 sp. zn. I. ÚS 3765/17 všechna výše zmíněná rozhodnutí obecných soudů zrušil s tím, že jimi bylo porušeno právo stěžovatele na soudní ochranu podle § 36 Listiny základních práv a svobod. V odůvodnění nálezu Ústavní soud konstatoval, že ačkoli se soudy (zejména pak soud prvního stupně) zabývaly skutkovým dějem velmi podrobně, nevypořádaly se s poměrně zásadní námitkou obviněného stran podmínek viditelnosti, které panovaly na místě v době střetu s poškozenou. Soudům vytkl, že v tomto směru „bez dalšího“ převzaly závěry ze znaleckých posudků. V jednom z nich znalec Ing. Oto Kuhn pouze uvedl, že vyloženě rušivé optické vlivy osvětlení místa nehody se v daném okamžiku pravděpodobně kromě možných protijedoucích vozidel nevyskytovaly. Předmětné konstatování však podle názoru Ústavního soudu ostře kontrastovalo s fotografiemi z místa nehody, které pořídili přívolaní příslušníci Policie ČR a které tvořily součást procesního spisu. Prostým pohledem na ně Ústavní soud dovodil, že viditelnost obviněného byla v době nehody podstatným způsobem snížena, když ze snímků jsou patrné výrazné odlesky světla protijedoucích vozidel i veřejného osvětlení na povrchu vozovky. Reakční doba obviněného přitom byla ve zmíněném znaleckém posudku vypočtena na základě úvahy o dosvitu potkávacích světla, ovšem bez přihlédnutí ke zmíněným horším výhledovým podmínkám pro řidiče v době střetu. Znalec Ing. Pavel Tůma pak po výtce Ústavního soudu dokonce tmou, funkční veřejné osvětlení, mokrou vozovku, lehký déšť a teplotu nad bodem mrazu ve svém posudku pouze konstatoval, ovšem při výpočtu průměrné reakční doby řidiče již vycházel z ideálních podmínek. V návaznosti na výše uvedené výhrady Ústavní soud poukázal na svou ustálenou rozhodovací praxi týkající se tzv. principu omezené důvěry v dopravě, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak. S přihlédnutím k uvedené zásadě se neztotožnil se závěrem soudu prvního stupně, že řidič musí vždy předpokládat porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky. Zanedbání potřebné míry opatrnosti ze strany řidiče jako nezbytný předpoklad nedbalostního zavinění nelze vyvozovat pouze z faktu, že došlo ke škodlivému následku. Z tohoto pohledu bylo podle názoru Ústavního soudu nutno nahlížet i na skutkové zjištění, podle něž manžel poškozené svým chováním upoutal pozornost obviněného. Úvahu obecných soudů, že se jím obviněný neměl nechat rozptýlit a nadále se koncentrovat na dění na vozovce před ním, označil za nerealistickou. Jeho počínání měl naopak za přirozenou reakci na méně obvyklou situaci, která navíc trvala jen krátký časový okamžik. V každém případě provedené dokazování nepředstavovalo podle mínění Ústavního soudu dostatečný podklad pro rozhodnutí o vině obviněného. Náležitě nebyla zodpovězena otázka viditelnosti v době dopravní nehody ani otázka jeho objektivních a subjektivních možností a schopností střetu s poškozenou zabránit. Nebyly zohledněny specifické poměry na místě nehody. Soudy také dostatečně

neodůvodnily, proč nevyhověly zejména návrhu obhajoby na vypracování revizního znaleckého posudku z oboru dopravy. Zmíněné vady měly být v dalším řízení odstraněny.

Obvodní soud pro Prahu 2 poté v hlavním líčení ve věci rozhodl rozsudkem ze dne 3. 6. 2019 č. j. 4 T 201/2015-597, jímž J. P. na téže skutkovém základě shodně jako ve svém předchozím rozhodnutí ve věci znovu uznal vinným přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku a podle téhož ustanovení ho odsoudil k trestu odnětí svobody v trvání šesti měsíců, jehož výkon podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání dvanácti měsíců. Poškozenou VZP ČR, Regionální pobočku Praha, pobočku pro Hl. m. Prahu a Středočeský kraj, se sídlem Na Perštýně 6, 110 00 Praha 1, pak s uplatněným nárokem na náhradu škody odkázal výrokem podle § 229 odst. 1 tr. ř. na řízení ve věcech občanskoprávních.

K odvolání J. P. Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 7. 8. 2019 sp. zn. 9 To 200/2019 podle § 258 odst. 1 písm. e), odst. 2 tr. ř. rozsudek soudu prvního stupně zrušil ve výroku o trestu a za podmínek § 259 odst. 3 písm. b) tr. ř. nově rozhodl, že podle § 46 odst. 1 tr. zákoníku se od potrestání obviněného upouští.

I toto rozhodnutí odvolacího soudu napadl J. P. dovoláním s odkazem na důvod uvedený v § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. Nejvyšší soud rozhodl v neveřejném zasedání konaném dne 17. 3. 2020 o dovolání obviněného J. P. proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 7. 8. 2019 sp. zn. 9 To 200/2019, v trestní věci vedené u Obvodního soudu pro Prahu 2 pod sp. zn. 4 T 201/2015, rozhodl tak, že podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. se dovolání obviněného J. P. odmítá.

J. P. znovu podal u Ústavního soudu novou ústavní stížnost. Ústavní soud rozhodoval ve věci svým Nálezem II.ÚS 1711 ze dne 21.12.2020 rozhodl, že usnesením Nejvyššího soudu č. j. 4 Tdo 126/2020-679 ze dne 17. 3. 2020, rozsudkem Městského soudu v Praze sp. zn. 9 To 200/2019 ze dne 7. 8. 2019 a rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 sp. zn. 4 T 201/2015 ze dne 3. 6. 2019 bylo porušeno právo stěžovatele na soudní ochranu dle čl. 36 Listiny základních práv a svobod. Tato rozhodnutí se ruší.

V odůvodnění tohoto nálezu v části označené Vlastní posouzení ústavní stížnosti Ústavní soud uvádí:

Po posouzení napadených rozhodnutí a obsahu spisového materiálu dospěl Ústavní soud k závěru, že ústavní stížnost je důvodná.

Z dokazování provedeného nalézacím soudem, z něž vycházel i odvolací soud vyplývá, že stěžovatel jel po silnici v obci večer za zhoršené viditelnosti rychlostí zřejmě do 36 km/hod při projíždění mírné pravotočivé zatáčky si povšiml pána stojícího na levé straně vozovky u zaparkovaného vozidla, který dle výpovědi stěžovatele „strašně rozhazoval rukama“ (č. l. 3 rozsudku soudu prvního stupně). Podle výpovědi svědka N. (prodavače v trafice) jej upoutalo chování muže a ženy, kteří zaparkovali auto na protější straně vozovky, vystoupili z něj, dost pospíchali, paní bez rozhlédnutí začala přecházet vozovku směrem k trafice a následně „slyšel zařvat něco toho pána“ - č. l. 5 rozsudku soudu prvního stupně). Stěžovatel tvrdí, že jeho pohled na okamžik upoutal manžel poškozené, a když se pohledem vrátil zpět a poškozenou zaregistroval zhruba 1 metr před autem, snažil se strhnout řízení a brzdit, ale střetu s ní již nezabránil. Znalecké posudky pracovaly s různými variantami okamžiku, kdy stěžovatel přecházející chodkyni uviděl. Vyplývalo z nich mimo jiné zjištění, že při rychlosti vozidla v rozmezí 32 až 36 km/hod. by zabránění střetu stačila reakce řidiče rychlejší o 1,4 až 1,6 sekundy (na vzdálenost 13 až 17 metrů od chodkyně). Stejně tak mohla nehodovému ději zabránit

chodkyně tím, že by do dráhy příjíždějícího vozidla nevstoupila, neboť pokud tak v dané vzdálenosti od něj učinila, nutila řidiče k náhlé změně rychlosti jízdy, pokud by na ni nereagoval v době, kdy se pohybovala v protisměrném jízdním pruhu.

Ústavní soud se neztotožnil se shora uvedenými právními závěry obecných soudů stran existence nedbalostního zavinění na straně stěžovatele, a má za to, že tyto závěry nejsou dostatečně podloženy provedenými důkazy a zjištěnými skutkovými okolnostmi.

Podle ustanovení § 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), platí, že „Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“

Podle § 5 odst. 1 písm. v) zákona o silničním provozu je (1) Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen (...)

b) věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,“

Účastník provozu na pozemních komunikacích je podle § 2 písm. a) zákona o silničním provozu každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Dospělý člověk stojící na kraji vozovky divoce mávající rukama a vykřikující byl zcela jistě součástí provozu na pozemní komunikaci, a jako na účastníka na něj, stejně jako na stěžovatele, dopadají povinnosti uvedené v § 4 zákona o silničním provozu. Pokud obecné soudy ve skutkové větě kladou stěžovateli za vinu mimo jiné, že nesledoval situaci v provozu, neboť věnoval pozornost chování manžela poškozené, není zcela zřejmé, zda si skutečnost, že se manžel poškozené stal součástí provozu, dostatečně uvědomovaly. Z takto popsanych skutkových okolností nelze podle názoru Ústavního soudu dovodit, v čem konkrétně spočívalo jednání zakládající trestní odpovědnost stěžovatele, zejména z jakých skutečností lze dovozovat zavinění trestného činu.

Je potřeba říct, že sledování situace v provozu v případě stěžovatele mělo obsáhnout dva děje, které v různých částech vozovky probíhaly současně. První z nich - gestikulující a volající účastník na levé straně vozovky za mírně pravotočivou zatáčkou, kterému stěžovatel neměl věnovat pozornost, a druhý - neopatrně přecházející chodkyně (možná i reagující na výkřiky manžela otočením či zpomalením chůze) směřující k pravému okraji vozovky, kterému měl věnovat pozornost veškerou a včas na něj zareagovat.

Za daných okolností Ústavní soud nemůže přisvědčit závěrům obecných soudů, že divoce gestikulující a křičící účastník silničního provozu není nestandardní situace. Již v předchozím nálezu Ústavní soud uvedl, že manžel poškozené pozornost stěžovatele svým chováním upoutal

a je nerealistická úvaha nalézacího soudu, že tím neměla být rozptýlena pozornost stěžovatele, neboť se jedná o přirozenou reakci člověka na konkrétní méně obvyklou situaci. Z pozice ex post obecné soudy nijak blíže nehodnotily dobu, o kterou zcela pochopitelně upoutání pozornosti neobvyklým (prvním) jevem v provozu ovlivnilo možnost a zpozdilo schopnost stěžovatele začít adekvátně reagovat na (druhý) jev v provozu. Přiměřenost důvodů, pro něž pachatel spoléhal, že nezpůsobí porušení nebo ohrožení zájmů chráněných trestním zákoníkem, je přitom třeba posuzovat podle toho, jak se situace jevila pachateli a jak se zachoval vzhledem k rozhodným vnějším okolnostem konkrétního případu. Zpoždění, které hrálo klíčovou roli, bylo dle znalců o 1,4 až 1,6 sekundy. Celkový čas pohybu chodkyně ve vozovce od vystoupení ze zákrytu zaparkovaného vozidla do místa střetu znalec Ing. Tůma stanovil na 6,8 sekundy, z místa vstupu do druhé poloviny vozovky do místa střetu pak na 2,3 sekundy (č. l. 129 spisu).

Soud prvního stupně i soud dovolací dokonce v zobecňujících závěrech uvedly, že pokud stěžovatel zaregistroval manžela poškozené, mohl a měl (zřejmě současně) zaregistrovat i poškozenou. Odvolací soud konstatoval, že nebyl-li by rozptýlen gestikulujícím manželem poškozené, zřejmě by na poškozenou i včas zareagoval. Za situace, kdy by obecné soudy provedly dokazování, z něhož by vyplynulo, po jakou dobu již stěžovatel věnoval pozornost nestandardním projevům manžela poškozené nepřiměřeně dlouho a že tato neobhajitelná prodleva představuje překročení na něj kladené míry opatrnosti, jeho odpovědnost za trestněprávní následek v podobě následného střetu by zřejmě zachována byla. Dokazování v tomto směru však proběhlo zcela nedostatečně. Závěry nalézacího soudu, že obžalovaný měl a zcela jistě mohl přecházející poškozenou vidět a mohl a měl na její přecházení reagovat, neboť se všichni znalci shodli, že měl dostatek času a jeho pozdní reakce nastala z jiného než technického důvodu, není podloženo dostatečnými skutkovými zjištěními.

Nedbalostní zavinění vyjadřuje vnitřní stav mysli pachatele v době inkriminovaného jednání a jeho subjektivní vztah k němu. Zanedbání potřebné míry opatrnosti jako předpoklad nedbalostního zavinění je třeba vyvozovat z konkrétních skutkových okolností, řádně prokázaných před obecnými soudy. Zanedbání potřebné míry opatrnosti proto nelze dovozovat jen na základě zpětné myšlenkové konstrukce nepodložené konkrétními fakty - došlo-li ke škodlivému následku, neznamená to automaticky, že potřebná míra opatrnosti musela být nutně zanedbána (srov. náleží Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, N 199/83 SbNU 197). Ve skutkové větě je ostatně, jak již bylo uvedeno výše, trestně právně relevantní následek v podobě způsobení zranění poškozené dáván do souvislosti s příčinou odpoutání pozornosti chováním manžela poškozené bez dalšího upřesnění. Jen na okraj lze dodat, že judikát, který zmínil v odůvodnění napadeného usnesení Nejvyšší soud k námitce *ultima ratio*, která v ústavní stížnosti nebyla vznesena (odkaz na usnesení Nejvyššího soudu ve věci sp. zn. 7 Tdo 692/2017) nelze na posuzovanou věc s ohledem na odlišné okolnosti obou případů v jiných souvislostech než s námitkou *ultima ratio* přiléhavě vztáhnout. V odkazované věci řidička chodce přehlédla a reagovala na něj pozdě, neboť při oslnění protijedoucím vozidlem, které při provozu vozidla mohla předvídat, jela příliš rychle.

K principu omezené důvěry se vztahuje požadavek existence příčinného vztahu mezi porušením právního předpisu a vzniklým ohrožením či způsobeným následkem a příčinného vztahu mezi účelem právního předpisu a vzniklým ohrožením či následkem (srov. Polcar, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo* 10. 12. 2015, In. ASPI Wolters Kluwer, cit. 6. 11. 2020). Demonstrovat to lze na rozhodnutích Nejvyššího soudu, ve kterém soud uvedl, že výjimkou ze zásady omezené důvěry v dopravě „jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající

zvířata, blízkost přechodu pro chodce nebo to dále vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může řidič jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude. Mohou však nastat situace, kdy i tito účastníci vytvoří řidiči svým náhlým neočekávaným a nepředvídatelným vstoupením do vozovky překážku, jež může být pro řidiče i objektivně nezvládnutelná. V takovém případě řidič neodpovídá za vzniklý protiprávní následek“ (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, ze dne 30. 7. 2013, sp. zn. 4 Tdo 715/2013, a ze dne 27. 8. 2013, sp. zn. 6 Tdo 734/2013).

Je třeba připomenout, že spravedlivému vypořádání vztahů mezi řidičem (či provozovatelem dopravního prostředku) a poškozeným není na překážku, nelze-li prokázat zavinění. Zákodárce si byl vědom zvýšených rizik spojených s provozováním dopravy, a proto povinnost k náhradě újmy způsobené z provozu dopravních prostředků stanovil jako povinnost objektivní (či dokonce absolutní, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu), nezávislou na zavinění.

V posuzované věci stěžovatel projížděl zřejmě rychlostí do 36 km/hod. po místní komunikaci před osmou hodinou večerní. Situace, kterou vytvořili dva dospělí účastníci silničního provozu v jeden okamžik na dvou místech vozovky neopatrným a bezohledným chováním, byla neočekávatelná a objektivně stěží zvladatelná. Dospělý účastník silničního provozu stojící na kraji vozovky, který nápadně gestikuluje, může být nepředvídatelnou situací v provozu. Odpovědnost za škodlivý následek může být dána pouze v situaci, kdy bude prokázáno, že řidič gestikulujícímu účastníku věnoval pozornost nepřiměřeně dlouho a tím porušil potřebnou míru opatrnosti. Hledisko vyššího věku manžela poškozené a poškozené, kteří se pohybovali bez viditelných známek.

omezení, za daných okolností nehraje roli. Není proto důvod na posuzovanou věc princip omezené důvěry v dopravě neaplikovat.

Součástí soudního rozhodnutí, v němž je osoba uznána vinou nedbalostním trestným činem, musí být pečlivé zhodnocení všech okolností, které soud vedly k názoru, že tato osoba náležitou opatrnost nezachovala a jednala tedy zaviněně. Soudy musí v tomto smyslu pečlivě zkoumat objektivní i subjektivní hledisko potřebné míry opatrnosti.

Orgány činné v trestním řízení mají úřední povinnost zjišťovat skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro jejich rozhodnutí (srov. ustanovení § 2 odst. 4, odst. 5 tr. řádu). Z ústavního principu presumpce neviny, zakotveného v článku 40 odst. 2 Listiny, vyplývá pro obecné soudy povinnost při rozhodování o vině zvažovat též takovou verzi případu, která důvodně připouští, že vzhledem ke skutkovým okolnostem případu mohlo dojít ke způsobení škodlivého následku bez zavinění obviněného. Pouze tak mohou obecné soudy dostát požadavkům článku 36 odst. 1 Listiny, jež obviněným osobám zaručuje právo na soudní ochranu.

V projednávaném případě Ústavní soud dospěl k závěru, že obecné soudy znovu porušily právo stěžovatele chráněné článkem 36 odst. 1 Listiny, neboť dospěly k vadnému závěru o existenci nedbalostního zavinění stěžovatele, aniž by tento závěr vyplýval z jejich skutkových zjištění a z provedených důkazů.

Ústavní soud z výše uvedených důvodů ústavní stížnosti vyhověl a podle § 82 odst. 3 písm. a) zákona o Ústavním soudu zrušil ústavní stížností napadená soudní rozhodnutí.

Trestní řízení ve věci samé, jehož výsledky Ústavní soud nijak nepředjímá, se tím vrací k soudu





místa nehody, vyjížděl 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 takové polovýskoku, asi úlek. Byla čelně otočena proti jeho autu. Sledoval provoz, přestože začínalo přšet, 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 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 rvát, že asi má podplacené policisty, že už to má dávno dohodnuté, apod. Takto se s ním nechtl 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

krámkem 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 špičce 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 straně, na druhé straně 280 metrů. To místo znám. Tam lidé 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.

Výsledkem svědka J. V. samosoudce zjistil, že za ODN přijeli na místo a byli tam oba pánové, kteří jsou v jedné 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, 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 plánek. Popsal, co si pamatoval z jednání na místě nehody.

Výsledkem svědka A. N. 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 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 obhájkyně 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 plánek dopravní nehody a zaznamenané jako stopa č. 3 je reálné konečnému postavení vozidla, zranění chodkyně a uvažovanému průběhu dopravní nehody. Pravděpodobná rychlost vozidla Škoda r 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. 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. sledovat od okamžiku jejího vstupu do vozovky. Byl by schopen bezpečně zastavit. Chodkyně S. 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 výslechem znalce Ing. Oto Kuhna samosoudce zjistil, že znalec měl 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 výpovědi 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 Škoda [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.

Vzhledem k závěrům odvolacího soud po zrušení prvního rozsudku soudu prvního stupně, provedl samosoudce opakované výsledky obou znalců, když z těchto výsledků 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 prodloužuje 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 výsledku 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 plánu, 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 ji 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.

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

[REDAKCE] 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.

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, tzn. rychlostí 50 km/hod. a řidič v takovém případě začal reagovat ještě před střetem s chodkyní, začal i brzdit 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 reakce, 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.

V původních rozsudcích Obvodního soudu pro Prahu 2, rozhodnutí odvolacího soudu i soudu dovolacího docházely tyto orgány k závěrům, že obžalovaný J. [REDAKCE] P. [REDAKCE] svým jednáním naplnil 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. S. 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. Veškeré soudní orgány vycházely ze závěrů a značném spoluzaviněné poškozené paní S.

V tomto směru považuje soud první stupně zopakovat, že otázkám viditelnosti a dohlednosti byla věnována pozornost. Sám obžalovaný J. P. se k tomuto vyjadřoval. Soud vzal na vědomí dobu jízdy řidiče, že byla večerní doba, pouliční osvětlení. Obžalovaný J. P. 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. Soud prvního stupně dospěl k závěrům, že právě skutečnost, že pozoroval a věnoval se chování svědka S. byla důvodem, že ve vozovce přehlédl poškozenou S. Ani ze znaleckých posudků není možné zjistit, jaký časový úsek nesledoval situaci před vozidlem.

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.

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 brzdění, 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 neznamenal 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 občan nějakým způsobem gestikuluje. Byl se na místě nehody podívat. Byl 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.

Po novém provedeném vyhodnocení důkazů a zejména doplnění řízení znaleckým posudkem ústavu, řídící se závěry Nálezu Ústavního soudu, samosoudce dospěl k závěrů a je možno znovu konstatovat, že oba účastníci a tedy i paní S. [redacted] která je rovněž účastnicí silničního provozu, jako chodce přecházející vozovku, se plně silničnímu provozu a situaci na místě nehody nevěnovala a obžalovaný J. [redacted] P. [redacted] o ohledem na neobvyklé chování manžela poškozené ne druhé straně vozovky, když, 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. [redacted] zastavila uprostřed vozovky, bylo od ní vozidlo 12 až 14 metrů a ona tedy neměla podmínky pro bezpečné přejítí vozovky, měla a mohla se zastavit a umožnit průjezd vozidla. Je skutečně nutno poukázat, že paní S. [redacted] mohla daleko lépe evidovat jízdu osvětleného vozidla a vyčkat, vždyt' nebyla na označeném přechodu pro chodce. Paní S. [redacted] pospíchá, neboť jí manžel posílá rychle vsadit sportu.

V prvních rozhodnutích soudy konstatovaly, 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. 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. 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. 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.

Při hodnocení události vychází soud ze závěrů Ústavního soudu, že účastník provozu na pozemních komunikacích je podle § 2 písm. a) zákona o silničním provozu každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Dospělý člověk stojící na kraji vozovky divoce mávající rukama a vykřikující byl zcela jistě součástí provozu na pozemní komunikaci, a jako na účastníka na něj, stejně jako na stěžovatele, dopadají povinnosti uvedené v § 4 zákona o silničním provozu. Pokud obecné soudy ve skutkové větě kladou stěžovateli za vinu mimo jiné, že nesledoval situaci v provozu, neboť věnoval pozornost chování manžela poškozené, není zcela zřejmé, zda si skutečnost, že se manžel poškozené stal součástí provozu, dostatečně uvědomovaly. Z takto popsaných skutkových okolností nelze podle názoru Ústavního soudu dovodit, v čem konkrétně spočívalo jednání zakládající trestní odpovědnost stěžovatele, zejména z jakých skutečností lze dovozovat zavinění trestného činu.

Za daných okolností Ústavní soud nemůže přisvědčit závěrům obecných soudů, že divoce gestikulující a křičící účastník silničního provozu není nestandardní situace. Již v předchozím nálezu Ústavní soud uvedl, že manžel poškozené pozornost stěžovatele svým chováním upoutal a je nerealistická úvaha nalézacího soudu, že tím neměla být rozptýlena pozornost stěžovatele, neboť se jedná o přirozenou reakci člověka na konkrétní méně obvyklou situaci. Z pozice ex post obecné soudy nijak blíže nehodnotily dobu, o kterou zcela pochopitelně upoutání pozornosti neobvyklým (prvním) jevem v provozu ovlivnilo možnost a zpozdilo schopnost stěžovatele začít adekvátně reagovat na (druhý) jev v provozu. Přiměřenost důvodů, pro něž pachatel spoléhal, že nezpůsobí porušení nebo ohrožení zájmů chráněných trestním zákoníkem, je přitom třeba posuzovat podle toho, jak se situace jevila pachateli a jak se zachoval vzhledem k rozhodným vnějším okolnostem konkrétního případu. Zpoždění, které hrálo klíčovou roli, bylo dle znalců o 1,4 až 1,6 sekundy. Celkový čas pohybu chodkyně ve vozovce od vystoupení ze zákrytu zaparkovaného vozidla do místa střetu znalec Ing. Tůma stanovil na 6,8 sekundy, z místa vstupu do druhé poloviny vozovky do místa střetu pak na 2,3 sekundy (č. l. 129 spisu).

Soud prvního stupně i soud dovolací dokonce v zobecňujících závěrech uvedly, že pokud stěžovatel zaregistroval manžela poškozené, mohl a měl (zřejmě současně) zaregistrovat i poškozenou. Odvolací soud konstatoval, že nebyl-li by rozptýlen gestikulujícím manželem poškozené, zřejmě by na poškozenou i včas zareagoval. Za situace, kdy by obecné soudy provedly dokazování, z něhož by vyplynulo, po jakou dobu již stěžovatel věnoval pozornost nestandardním projevům manžela poškozené nepřiměřeně dlouho a že tato neobhájitelná prodleva představuje překročení na něj kladené míry opatrnosti, jeho odpovědnost za trestněprávní následek v podobě následného střetu by zřejmě zachována byla. Dokazování v tomto směru však proběhlo zcela nedostatečně. Závěry nalézacího soudu, že obžalovaný měl a zcela jistě mohl přecházející poškozenou vidět a mohl a měl na její přecházení reagovat, neboť se všichni znalci shodli, že měl dostatek času a jeho pozdní reakce nastala z jiného než technického důvodu, není podloženo dostatečnými skutkovými zjištěními.

Nedbalostní zavinění vyjadřuje vnitřní stav mysli pachatele v době inkriminovaného jednání a

jeho subjektivní vztah k němu. Zanedbání potřebné míry opatrnosti jako předpoklad nedbalostního zavinění je třeba vyvozovat z konkrétních skutkových okolností, řádně prokázaných před obecnými soudy. Zanedbání potřebné míry opatrnosti proto nelze dovozovat jen na základě zpětné myšlenkové konstrukce nepodložené konkrétními fakty - došlo-li ke škodlivému následku, neznamená to automaticky, že potřebná míra opatrnosti musela být nutně zanedbána (srov. nálezn Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, N 199/83 SbNU 197). Ve skutkové větě je ostatně, jak již bylo uvedeno výše, trestně právně relevantní následek v podobě způsobení zranění poškozené dáván do souvislosti s příčinou odpoutání pozornosti chováním manžela poškozené bez dalšího upřesnění. Jen na okraj lze dodat, že judikát, který zmínil v odůvodnění napadeného usnesení Nejvyšší soud k námitce *ultima ratio*, která v ústavní stížnosti nebyla vznesena (odkaz na usnesení Nejvyššího soudu ve věci sp. zn. 7 Tdo 692/2017) nelze na posuzovanou věc s ohledem na odlišné okolnosti obou případů v jiných souvislostech než s námitkou *ultima ratio* přiléhavě vztáhnout. V odkazované věci řidička chodce přehlédla a reagovala na něj pozdě, neboť při oslnění protijedoucím vozidlem, které při provozu vozidla mohla předvídat, jela příliš rychle.

K principu omezené důvěry se vztahuje požadavek existence příčinného vztahu mezi porušením právního předpisu a vzniklým ohrožením či způsobeným následkem a příčinného vztahu mezi účelem právního předpisu a vzniklým ohrožením či následkem (srov. Polcar, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo 10. 12. 2015, In. ASPI Wolters Kluwer, cit. 6. 11. 2020). Demonstrovat to lze na rozhodnutích Nejvyššího soudu, ve kterém soud uvedl, že výjimkou ze zásady omezené důvěry v dopravě „jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata, blízkost přechodu pro chodce nebo to dále vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může řidič jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude. Mohou však nastat situace, kdy i tito účastníci vytvoří řidiči svým náhlým neočekávaným a nepředvídatelným vstoupením do vozovky překážku, jež může být pro řidiče i objektivně nezvládnutelná. V takovém případě řidič neodpovídá za vzniklý protiprávní následek“ (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, ze dne 30. 7. 2013, sp. zn. 4 Tdo 715/2013, a ze dne 27. 8. 2013, sp. zn. 6 Tdo 734/2013).

Je třeba připomenout, že spravedlivému vypořádání vztahů mezi řidičem (či provozovatelem dopravního prostředku) a poškozeným není na překážku, nelze-li prokázat zavinění. Zákonodárce si byl vědom zvýšených rizik spojených s provozováním dopravy, a proto povinnost k náhradě újmy způsobené z provozu dopravních prostředků stanovil jako povinnost objektivní (či dokonce absolutní, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu), nezávislou na zavinění.

Soud vázán těmito závěry musel konstatovat, že není možno J. [redacted] P. [redacted] na jednání prokázat ani nedbalostní zavinění.

Jednání obžalovaného J. [redacted] P. [redacted] není možno posoudit jako přečin, neboť zde chybí subjektivní stránka. Samosoudce také i při respektování zásady *in dubio pro reo*, rozhodl, že obžalovaný J. [redacted] P. [redacted] se zprošťuje podle § 226 písm. b tr.ř. zprošťuje pro výše popsany skutek, neboť v žalobním návrhu označený skutek není trestným činem.

#### 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 19. února 2021

JUDr. Jiří Horký, v. r.  
samosoudce