



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Samosoudkyně Obvodního soudu pro Prahu 2 Ing. Mgr. Hana Chaloupková rozhodla v hlavním líčení konaném v Praze dne 11.05.2016

t a k t o :

Obžalovaný

[REDACTED] P [REDACTED] D [REDACTED],

nar. **[REDACTED]** finanční ředitel, trvale bytem **[REDACTED]**

j e v i n e n , ž e

dne 26.4.2015 kolem 02:25 hod., řídil osobní automobil tov. zn. Škoda **[REDACTED]**
RZ: **[REDACTED]** (majitel **[REDACTED]**), a to v **[REDACTED]** ve směru
z centra v pravém jízdním pruhu, cca 350 m před sjezdem směr **[REDACTED]** na úrovni sloupu
VO č. **[REDACTED]** jel rychlostí nejméně 94 km/hod., t.j. vyšší než v místě povolenou 80 km/hod.,
přičemž nesledoval dostatečně situaci v silničním provozu a zezadu narazil do motocyklu
tov. zn. Baotia **[REDACTED]** RZ: **[REDACTED]** (majitelka M **[REDACTED]** Š **[REDACTED]**), který řídil J **[REDACTED]** K **[REDACTED]**
nar. **[REDACTED]** po ulici **[REDACTED]** ve směru z centra v pravém jízdním pruhu, po střetu
nezastavil a z místa dopravní nehody ujel, aniž by poskytl těžce zraněnému J **[REDACTED]** K **[REDACTED]**
potřebnou pomoc, dopravní nehodu neoznámil,
nárazem do motocyklu, kromě hmotné škody na zúčastněných vozidlech, způsobil J **[REDACTED]**
K **[REDACTED]** zranění, a to **[REDACTED]**
[REDACTED]

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozené společnosti [redacted] se sídlem [redacted] škodu ve výši 204.357,- Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozenému J [redacted] K [redacted] nar. [redacted] trvale bytem [redacted] nemajetkovou újmu ve výši 14.892.575,- Kč a škodu ve výši 46.206,70 Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozené D [redacted] K [redacted] nar. [redacted] trvale bytem [redacted] náhradu nemajetkové újmy ve výši 240.000,- Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozené M [redacted] K [redacted] nar. [redacted] trvale bytem [redacted] náhradu nemajetkové újmy ve výši 240.000,- Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozenému J [redacted] K [redacted] nar. [redacted] trvale bytem [redacted] náhradu nemajetkové újmy ve výši 240.000,- Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozenému J [redacted] K [redacted] nar. [redacted] trvale bytem [redacted] náhradu nemajetkové újmy ve výši 125.000,- Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. je obžalovaný povinen **zaplatit** poškozené D [redacted] K [redacted] nar. [redacted] trvale bytem [redacted] náhradu nemajetkové újmy ve výši 125.000,- Kč.

Podle § 229 odst. 2 tr.ř. se poškození

D [redacted] K [redacted] nar. [redacted]

M [redacted] K [redacted], nar. [redacted]

J [redacted] K [redacted] nar. [redacted]

J [redacted] K [redacted] nar. [redacted]

D [redacted] K [redacted] nar. [redacted]

odkazují se zbytkem svého nároku na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Podle § 229 odst. 1 tr.ř. se poškození L [redacted] K [redacted] nar. [redacted] a P [redacted] K [redacted] nar. [redacted] **odkazují** se svými nároky na náhradu nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních.

O d ů v o d n ě n í :

V hlavním líčení byl prokázán **skutkový děj**, jak byl rozveden shora ve výroku tohoto rozsudku. Obžalovaný P. D. dne [redacted] kolem 02:25 hod., řídil osobní automobil tov. zn. Škoda [redacted] RZ: [redacted] (majitel [redacted]), a to v [redacted] ve směru z centra v pravém jízdním pruhu, cca 350 m před sjezdem směr [redacted] na úrovni sloupu VO č. [redacted] jel rychlostí nejméně 94 km/hod. Překročil tak v místě povolenou 80 km/hod. nejméně o 14 km/hod. Při této jízdě nesledoval dostatečně situaci v silničním provozu a zezadu narazil do motocyklu tov. zn. Baotia [redacted] RZ: [redacted] (majitelky M. Š.), který řídil J. K. nar. [redacted] po ulici [redacted] ve směru z centra v pravém jízdním pruhu. Obžalovaný po střetu nezastavil a z místa dopravní nehody ujel, aniž by poskytl těžce zraněnému J. K. potřebnou pomoc a ani dopravní nehodu neoznámil. Nárazem do motocyklu, kromě hmotné škody na zúčastněných vozidlech, způsobil J. K. zranění, a to [redacted]

[redacted] kdy poškozený je od úrazu vážně omezen v obvyklém způsobu života, nachází se v perzistujícím vegetativním stavu a je zcela odkázán na odbornou lékařskou pomoc. Uvedená zranění je třeba hodnotit jako těžkou újmu na zdraví ve smyslu ustanovení § 122 odst. 2 písm. a), b), d), e) a i) tr.zákoníku. Popsaným jednáním tak obžalovaný porušil důležitou povinnost stanovenou v ustanovení § 4 písm. a), b), c) § 5 odst. 1, písm. b), § 18 odst. 1, 4 a § 47 odst. 4 písm. a), b), c) zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění,

V hlavním líčení byl nejprve vyslechnut obžalovaný P. D. který vypovídal zpočátku ke své osobě, kdy uvedl, že je ekonom, pracuje ve společnosti [redacted] na pozici finančního ředitele. Ve společnosti pracuje již osm let. Měsíční příjem obžalovaného činí cca 70.000,- Kč. Splácí dvě hypotéky, jednu na rodinný dům, kde bydlí s rodinou a dále splácí spoluvlastnický podíl na bytu, kde přebývá jeho tchyně v [redacted] Nejsou proti němu vedena žádná insolvenční řízení, ani žádné exekuce. Má dvě vyživovací povinnosti (nezletilé děti) a manželku.

K celé události uvedl, že 25.04.2015 v sobotu, před tou událostí měl naplánovanou účast na pravidelném ročním setkání přátel florbalového oddílu, kam dochází. Setkávají se tam pravidelně i s rodinami. Obžalovaný měl rodinu nemocnou, žena s dětmi byla doma. Akce měla být od pěti hodin, ale obžalovaný má [redacted] dítě, proto večer ještě pomáhal s koupáním. Na akci odjížděl později. V neděli potřeboval provádět nějaké stavební úpravy na pozemku kolem domu. Domluvil se s manželkou, že na setkání pojedou sám a druhý den bude hlídat děti a odpoledne pracovat kolem domu. Jel na akci asi kolem osmé hodiny

večer autem, po cestě se zastavoval v OBI, kde nakupoval nějaký stavební materiál na stavební úpravy, na druhý den. Koupil pytle se šterkem, které naložil do auta. Dojel na setkání až kolem deváté hodiny, tam byla pouze část lidí, a i ti postupně odcházeli. Na akci se podávaly jak alkoholické, tak nealkoholické nápoje, ale vzhledem k tomu, že tam byl autem a druhý den potřeboval brzy ráno vstávat s dětmi, tak alkohol nepil. Byl na akci až do druhé hodiny ranní. Kolem půl dvanácté, dvanácté hodiny většina účastníků odcházela, kdo byl městskou dopravou se chtěl dostat domů. Kdo byl autem, posléze také odjížděl. Obžalovaný zůstal déle i proto, že později přišel a také proto, že tam byl vozem a pomáhal organizátorovi setkání R. P. s úklidem na terase a s úklidem nádobí, které tam po 15 až 20 lidech zbylo. Následně se zhruba ve dvě hodiny rozloučil. R. P. se ještě dotazoval, zda nepotřebová obžalovaný zajistit odvoz. Toto nepotřeboval, protože tam byl autem. Odjížděl asi po druhé hodině, ze odkud jel domů, do kde má trvalé bydliště. Je to cesta asi na 25 minut. Jel po a poté po. Už asi od desáté večer hustě pršelo. Večírek byl na terase pod přístřeškem, protože již asi od desáté hodiny vydatně pršelo. Obžalovaný jel po pršelo, byla poměrně špatná viditelnost, nicméně někde za obcí začal sledovat ukazatele na odbočení na kdy už začínal odbočovat doprava (první odbočka je na plzeňskou stranu dálnice, druhá odbočka je na brněnskou stranu dálnice), potřeboval na a soustředil se, na který nájezd najet. V těchto místech vnímal prudký náraz nějakého objektu, nebo ránu do pravého horního rohu automobilu, toho pravého horního rohu skla u spolujezdce, ne před řidičem, ale u spolujezdce. Byla to rána do skla, která způsobila promáčknutí skla dovnitř. Sklo popraskalo a nijak se nevysypalo, nic dalšího obžalovaný neevidoval. Vzhledem k tomu, že v té době jel asi 80 kilometrovou rychlostí a uhýbal následně na nájezd, tak v tu chvíli vůbec neregistroval, neřešil, nevnímal jsem jakou intenzitu ten náraz má, jak se to stalo, odkud přišel. Obžalovaný se soustředil na jízdu, když přišel náraz do skla. Byla tma, nebylo nic vidět, hustě pršelo. Stěrače stíraly déšť, a ani po tom nárazu nenastal žádný jiný technický problém. Obžalovaný pouze evidoval to rozbité sklo. Ukončil nájezd na Pražský okruh - nahoru na most, kdy při odbočování a při nájezdu na most, při tom vydatném stírání stěračů při dešti, začaly stěrače dřít a sklo začalo propadávat dovnitř interiéru, resp. kousky toho skla. Začaly hůř stírat stěrače, obžalovaný počal evidovat větší problém až v tuto chvíli, teprve, až když se mu větší část toho popraskaného skla začala sypat na palubní desku. Pršelo, byl otevřený prostor ve skle, v tu chvíli už foukal vítr do auta, a tak dále. Až nyní si obžalovaný uvědomoval, že ten náraz nebyl kamínek, že to byl nějaký větší náraz. Nedokázal však vyhodnotit situaci, že by se mohlo jednat o nějaký střet se zvířem, autem, motocyklem a člověkem, čímkoliv. Vlastně jediným následkem v tu chvíli byla ta promáčklina pravého horního rohu čelního skla na autě a ta prasklina. Postupně jak obžalovaný jel po okruhu domů na se prasklina předního skla zvětšovala a bylo to čím dál více vidět, že se technický problém začíná objevovat. Přijel domů někdy ve tři čtvrtě na tři ráno. Zaparkoval vozidlo na pozemku, do garáže nezajížděl, protože otevírání garáže dělá velký hluk, tak ve tři ráno nechtěl rušit otevíráním a zavíráním vrat. Vystoupil z vozu, a protože seděl na místě řidiče a schody do domu jsou na druhé straně, tak vozidlo obešel. Při obcházení vozidla zjistil, že je poškozené nejen sklo, což do té doby vnímal jako jediné poškození vozidla, ale že je poškozený i pravý přední nárazník, poškozené plechy, že auto muselo do něčeho narazit. Ve tři hodiny ráno se osprchoval a šel si lehnout. V šest hodin ráno vstával k dětem, a protože ho manželka upozornila, že má auto venku před garáží a že se jí zdá, že do auta prší, a že musel mít patrně nějakou kolizi, nebo se něco

muselo stát. Auto proto zaparkoval dovnitř. Při ranním ohledání auta, v šest hodin ráno obžalovaný zjistí i to, že auto má poškozenou nebo ztracenou SPZ. Tento fakt ještě zhoršil pocit obžalovaného. V tu chvíli, že se nejednalo jenom o pojistnou událost, kterou bude muset druhý den řešit, že má naražený nárazník a rozbité sklo. Skutečnost, že ztratil i SPZ, bude mít za následek jednání s magistrátem a tak dále. V tu chvíli neměl žádnou informaci o tom, že by se něco mělo udát nějak jinak. Následně se celé ráno a dopoledne staral o nemocné děti, aby manželce umožnit vařit a uklízet. Byli domluveni, že odpoledne půjde na zahradu, na ten štěrka a bude dělat nějaké stavební úpravy. Někdy kolem jedenácté hodiny, s ohledem na to, že byli celá rodina nemocní, nebo v počínající nemoci, když obžalovaný hlídal jsem děti, tak mu byla zima, chladno, cítil potřebu dát si skleničku nějakého alkoholu. Dal si tedy skleničku rumu. Do té doby nevěděl, že se odehrává nějaký další děj kolem té nehody a že to může mít nějaké další dopady. Věděl, že odpoledne nikam nejede, žádné další plány už ten den nemá a že bude doma pracovat na zahradě. Tím celou situaci trochu zamotal. Po obědě, někdy kolem 12:30 hodin u domu obžalovaného zazvonili místní policisté. Obžalovaný uvádí, že když je viděl oknem, tak se mu ulevilo. Myslel si, že se někde našla SPZ, že mu jí nesou a že vlastně část toho problému, který vznikl, je vyřešen, že SPZ se našla, a následně bude nutno řešit jenom pojistnou událost toho nárazníku a předního skla. Nicméně policisté mu sdělili, že je vyzván k výslechu jako svědek ohledně nějaké jiné události a teprve v pozdních odpoledních hodinách se postupně, až po příjezdu na policejní výslech do Kongresové ulice, dozvěděl, co je mu kladeno za vinu, co se to ráno, nebo tu noc mělo odehrát a jaké věci jsou mu připisovány v souvislosti s tou událostí. Obžalovaný zdůraznil, že celou událost popisuje tak, jak ji zažil, jak ji vnímal. Bohužel se stalo něco jiného, než co vnímal. Kdyby měl jakékoliv podezření nebo pocit, že ta věc mohla být jinak, že mohlo dojít k jakémukoliv střetu i s tím zvířetem, i s tím člověkem, i s tou motorkou, i s tím autem, nepochybně by na místě zastavil a snažil by se zavolat záchranku a poskytnout první pomoc. Z těch indicií, které v tu chvíli měl a z možnosti vyhodnotit celou situaci za provozu, za jízdy, neměl obžalovaný žádnou možnost posoudit, že došlo k nějakému jinému střetu, nebo k nějaké jiné situaci. Pro něj jediný impulz byl ten náraz do předního skla u spolujezdce, vůbec neměl představu, čím by mohl být způsobena, nebo jak mohlo vzniknout poškození skla. Postupně tak následné věci vyplývaly až z dalšího vývoje.

K dotazům obžalovaný doplnil následující.

Vozidlo bylo naloženo 6 pytlí se štěrka o hmotnosti asi 150 kg. Obžalovaný po [REDAKCE] nejezdí pravidelně, místo příliš nezná. Jel patrně v pravém jízdním pruhu, ale přesně si to nepamatuje, rychlost měl asi 80 km/hod. Protože se soustředil na následné odbočování, nedokáže uvést, kde došlo k rozbití čelního skla, resp. ke kolizi. Byla špatná viditelnost, přšelo. Provoz nebyl nijak hustý, ale auta míjel i potkával. Ve vozidle byl sám. Vozidlo sice používal i k soukromým účelům, ale bylo to na základě dohody [REDAKCE] která vozidlo provozuje. Obžalovaný nikdy neměl kolizi se zvěří. Napil se alkoholu až dopoledne po celé události, neboť mu bylo chladno a již nikam nehodlal jet. Nehodu následně nahlásil pojišťovně Kooperativa, u níž je vozidlo pojištěno z titulu povinného ručení. Řidičský průkaz získal v 18 letech. Řídí již 20 let. Nedokáže odhadnout, kolik má najeto, ale bude to přes milion km. Potkal cestou více aut, avšak žádný motocykl nepotkal ani nepředjížděl, nemůže proto uvést zda svítil či ne.

Nedokáže si ten střet vysvětlit, došlo k tomu v nejbližším místě vozidla, střet byl, tak ho cítil obžalovaný, do rohu čelního skla, neměl z toho žádný jiný pocit, jak už uvedl. Až při vystoupení z auta zjistil, že došlo i k nějakým jiným poškozením vozidla. Obžalovaný

Bylo po dešti, bylo vlhko. Svědek se domnívá, že nepršelo, nejde mu stěrač na zadním okně, a přes zadní okno, když couval zpět, viděl. Viditelnost na místě, kde si všiml toho „předmětu“ byla špatná, jezdí tam každý den a je tam špatně vidět. Svědek má pocit, že někdy tam svítí lampy, někdy ne. Myslí, že ten den byla špatná viditelnost, protože on sám málem do těla poškozeného najel, až na poslední chvíli ho uviděl. Tělo leželo v pravém jízdním pruhu. Vyhýbal se mu, musel přejet do prostředního. Motorka byla jakoby v těch betonech, ve svodidlech, které oddělují jeden a druhý jízdní směr. K hustotě provozu směrem z Prahy svědek uvedl, že se domnívá, že pomalu jeli dvě auta, on sám někoho předjel, záhy ho předjeli dva rychle jedoucí řidiči, ale neví v jakých intervalech. Domnívá se, že jedno vozidlo jelo ještě za ním. Světlo na [REDAKCE] bylo funkční, ale bylo špatně vidět.

Svědék R [REDAKCE] P [REDAKCE] uvedl k věci následující. Večírek se konal u svědka v bytě. Obžalovaný dorazil kolem 9 hod. večer. Pily se jak alkoholické nápoje tak nealko. Večírek se konal na terase bytu. Terasa má 60 metrů čtverečních. V přílehlých prostorách bytu bylo zázemí, takže všichni účastníci byli na terase. Pokud někdo přicházel nebo odcházel, musel chodit přes byt. Při příchodu chodil otevírat svědek, při odchodu to nebylo nutné, všichni odcházeli sami, stačilo zabouchnout dveře a dům se nezamyká, takže je možné kdykoliv odejít. Svůj čas svědek panu obžalovanému prakticky nevěnoval vůbec, nějak extrémně se spolu nebavili. Svědek byl hlavní organizátor, takže kromě zajišťování jídla, měl menší možnost hovořit s účastníky, nicméně samozřejmě s nimi hovořil, ale s panem D [REDAKCE] se příliš nebavil. Přehled mohl mít svědek převážně o konzumaci jídla. Nápoje byly většinou bokem, neměl tak přehled o tom, co pil nebo konzumoval pan D [REDAKCE]. Svědek má pocit, že pan D [REDAKCE] odcházel nějak po půlnoci, protože většina lidí odcházela na poslední metro, takže někdy ještě před půlnocí. Po dvanácté začali uklízet, pan D [REDAKCE] jim s tím pomáhal. Když bylo všechno uklizeno, obžalovaný odcházel. Zda uklízeli hodinu či hodinu a půl, svědek neví. Celou dobu pršelo, všechno bylo mokré, uklízení bylo poměrně náročné, vše se stěhovalo dovnitř, utíralo se to od vlhkosti, obžalovaný tak mohl odejít kolem druhé. Večírek se konal na adrese: ulice [REDAKCE]. Od [REDAKCE] to může být čtvrt hodiny autem. Na akci bylo mezi 13 a 15 lidmi. O dění na terase svědek neměl přehled. Na terase není žádné světlo, je tam tma. Svědek se domnívá, že pan D [REDAKCE] pil vodu, byly tam džusy, vody, alkohol určitě nepil. Chodí spolu s obžalovaným hrát každý týden florbal.

Pokud jde o to, zda je pan D [REDAKCE] abstinent nebo se občas něčeho napije, tak záleží na tom, jaká je to zrovna akce, jak je tam dopravně, pokud tam je svědkovým vozidlem, tak si samozřejmě něco dá, pokud je tam vozidlem svým, tak si většinou nic nedá. Zpravidla pije pivo. Obžalovaný neprojevoval známky toho, že by požil alkohol. Svědek obžalovaného zná 12, možná i více let, jsou kamarádi. Obžalovaného by svědek hodnotil jako osobu velmi zodpovědnou.

V hlavním líčení byl slyšen znalec z oboru silniční dopravy Ing. František Štefáček, který odkázal na svůj znalecký posudek a uvedl, že setrvává na svých závěrech, kdy zopakoval následující. K technickému stavu osobního motorového vozidla Škoda [REDAKCE] RZ: [REDAKCE] a motocyklu Baotia [REDAKCE] RZ: [REDAKCE] lze na základě komplexního posouzení technického stavu předmětných vozidel říci, že se na nich nevyskytovala technická závada, která by měla vliv na vznik a průběh předmětné dopravní nehody, tímto lze technickou závadu vyloučit, jako příčinu nehody. Poškození obou vozidel vzájemně korespondují a lze jednoznačně říci, že vznikla během předmětné dopravní nehody. Tomu

odpovídá směr deformace zadní části motocyklu a prostrh v přední části motorového prostoru automobilu od zadního nosiče zavazadel motocyklu.

Motocykl Baotia [REDAKCE] RZ [REDAKCE] se těsně před střetem pohyboval v pravém jízdním pruhu ulice [REDAKCE]. Po střetu byl řidič motocyklu „odhozen“ do místa označeného jako stopa č. 8 - krevní stopa. Motocykl po střetu skončil v místě označeném, jako stopa č. 14. Lze se domnívat, že tam byl zavlčen vozidlem Škoda [REDAKCE] RZ [REDAKCE] uvedené vozidlo po dopravní nehodě nezastavilo a pokračovalo dále v jízdě.

Střetová rychlost motocyklu byla 12,22 m/s = 44 km/h s tolerancí $\pm 10\%$, které odpovídá rozsah rychlostí od 40 km/h do 48 km/h. Z provedené analýzy vyplynulo, že řidič předmětného motocyklu neměl možnost před střetem jakkoliv reagovat. Z pohledu řidiče motocyklu lze za počátek nehodového děje lze považovat místo střetu. Vozidlo Škoda [REDAKCE] RZ: [REDAKCE] se před střetem s motocyklem Baotia [REDAKCE] RZ: [REDAKCE], pohybovalo v pravém jízdním pruhu ulice [REDAKCE]. Po střetu předmětné vozidlo nezastavilo a pokračovalo v pohybu. Střetová rychlost předmětného vozidla byla 28,89 m/s = 104 km/h s tolerancí $\pm 10\%$, které odpovídá rozsah rychlostí od 94 km/h do 114 km/h.

Z provedené analýzy nehodového děje vyplynulo, že řidič vozidla Škoda [REDAKCE] před střetem nereagoval, a i z jeho pohledu za počátek nehodového děje lze považovat místo střetu.

Pravděpodobné místo střetu leželo 2 m od pravé vodící čáry (uvažováno ve směru jízdy vozidla Škoda [REDAKCE] RZ [REDAKCE]) a 13 m před zanechanou stopou č. 1 a 3. Je zakresleno na přiloženém plánu.

Řidič motocyklu neměl možnost na vzniklou situaci jakkoliv reagovat, neboť sice mohl jedoucí vozidlo Škoda [REDAKCE] RZ [REDAKCE] zpozorovat ve zpětných zrcátkách, ale pouze na velmi krátkou dobu, za kterou nemohl vyhodnotit kritickou situaci.

Řidič vozidla Škoda [REDAKCE] RZ [REDAKCE] s ohledem na plně funkční světla veřejného osvětlení, přehlednost během průjezdu [REDAKCE], reflexní schopnosti registrační značky a reflexní vesty oděné řidičem předmětného motocyklu a plně funkční přední světlomety, mohl bezpečně zpozorovat před ním jedoucí motocykl Baotia [REDAKCE] RZ [REDAKCE] na min. vzdálenost 55 m (t.j. 120 m před pravděpodobným místem střetu), přičemž do střetu zbývalo 6 s.

S ohledem na provedenou analýzu předmětné dopravní nehody a možnosti odvrácení střetu lze z technického hlediska jednoznačně říci, že řidič předmětného motocyklu si během nehodového děje počínal adekvátně.

Řidič vozidla Škoda [REDAKCE] RZ: [REDAKCE] s ohledem na provedenou analýzu předmětné dopravní nehody, rozhledové možnosti, které měl před začátkem nehodového děje, si (z technického hlediska) během nehodového děje počínal naprosto neadekvátně. **Mohl totiž střetu zabránit následujícími způsoby:**

a) Zastavení vozidla před místem střetu

Pokud by se řidič pohyboval s předmětným vozidlem rychlostí shodnou s nehodovým dějem, tj. 28,89 m/s = 104 km/h, pak mohl střetu zabránit tím, kdyby ve chvíli, kdy byl min. 55 m za jedoucím motocyklem Baotian [REDAKCE] RZ [REDAKCE] pohybujícím se konstantní rychlostí 12,22 m/s = 44 km/h, zahájil reakci s reakční dobou v délce 2 s, na kterou by navazovala odezva vozidla s intenzivním brzděním, pak by zastavil v místě střetu těsně za zadní částí uvedeného motocyklu, aniž by došlo k jakémukoliv kontaktu obou vozidel.

Vzdálenost, ve které by měl začít na jedoucí motocykl reagovat, byla min. 120 m a 6 s od pravděpodobného místa střetu.

b) Příčné přemístění dvěma oblouky

Pokud by se řidič pohyboval s předmětným vozidlem rychlostí shodnou s nehodovým dějem, tj. 28,89 m/s = 104 km/h, pak mohl střetu zabránit tím, kdyby ve vzdálenosti min. 120 m a 6 s od pravděpodobného místa střetu, resp. v době, kdy se nacházel min 55 m za jedoucím motocyklem Baotia [REDACTED], RZ: [REDACTED] pohybujícím se konstantní rychlostí 12,22 m/s = 44 km/h, zahájil příčné přemístění dvěma oblouky vlevo do prostředního jízdního pruhu, pak by se bezpečně přemístil min. o 2,5 m stranou a jedoucímu motocyklu Baotia [REDACTED] RZ: [REDACTED] by se bezpečně vyhnul.

Z technického hlediska byla hlavní příčinou předmětné dopravní nehody nedostatečná pozornost řidiče při řízení vozidla Škoda [REDACTED] RZ: [REDACTED] neboť měl možnost během své jízdy včas upozorovat a zareagovat na jedoucí motocykl Baotia [REDACTED] RZ: [REDACTED] a následně se mu vyhnout, nebo bezpečně zastavit, aniž by došlo ke střetu.

K dotazům pak znalec doplňoval následující. Co se týče viditelnosti, vycházel z protokolu o nehodě v silničním provozu, kde je uvedeno, že veřejné osvětlení fungovalo a bylo po dešti. To, že svědek M [REDACTED] viděl ležícího poškozeného v poslední chvíli, nebylo způsobeno špatným osvětlením, ale skutečností, že ležící postava je pro řidiče výrazně hůře rozeznatelná než stojící chodec, cyklista nebo motocyklista. Ležící postavy si tak řidič může všimnout i na vzdálenost pouhých 10 až 15 m. Jinak tomu bylo u postavy poškozeného, který jel na motocyklu oblečen do reflexní vesty, což uváděla nejen jeho manželka do úředního záznamu, ale vesta byla nalezena i na místě nehody, resp. je uvedena v ohledání. Znalec znovu opakuje, jaké prvky zvyšovaly viditelnost řidiče motocyklu – reflexní vesta, registrační značka motocyklu, funkční světla veřejné osvětlení, lze předpokládat, že svítilo i zadní světlo motocyklu, které však bylo natolik poškozeno nehodou, že toto již není možné ověřit. Motorku řízenou poškozeným tak obžalovaný měl a mohl vidět na vzdálenost min. 55 m. Znalec poté zopakoval, jakými způsoby mohl obžalovaný nehodě zabránit (viz. výše). Konstrukční rychlost motocyklu byla 45 km/h, ale v místě klesání (konec [REDACTED] kde došlo ke střetu) se mohl pohybovat i rychlostí 48 km/h. Obžalovaný jedoucí rychlostí 104 km/h (střední rychlost uvedená v posudku) mohl bezpečně zastavit ještě před místem střetu, nebo motocykl objet ve vedlejším jízdním pruhu. Rychlost obou vozidel toto umožňovala.

Střední rychlost uvedená v posudku - 104 km/h, byla nárazová rychlost. [REDACTED] byl poškozen téměř v ústřední části přední části vozidla, došlo ke střetu v oblasti přední masky, to znamená mezi pravým koncem přední masky z pozice řidiče a středovým znakem Škoda, takže k nárazu došlo v podstatě téměř na střední část vozidla s tím, že poškozený byl poté odhozen na čelní sklo, kde čelní sklo bylo více jak z 50% poškozeno a bylo poškozeno znatelně, bylo v podstatě vlomeno do kabiny vozidla. Takové poškození vylučuje plynutý chod stěračů. Stěrače v tuto chvíli nemohly fungovat tak, jak by měly a i pokud by fungovaly, tak čelní sklo bylo natolik zdevastované, že výhled v pohledu řidiče vpravo byl v podstatě znemožněn rozsáhlým poškozením. Konstrukce čelních skel neumožňuje rozbití na drobné kousky a následné vysypání skla, je to dáno dvouvrstvou technologií, kdy uprostřed mezi vrstvami skel je vložena fólie, která drží celé sklo v plné ploše a jenom střípky odlítají, sklo je pořád jakoby celistvé, byť rozlámané na malé části.

K tomu, že by obžalovaný nezpozoroval, že narazil do motocyklisty a mohl si myslet, že poškození čelního skla způsobil nějaký menší předmět nebo zvíře znalec uvedl.

Relativní rychlost střetu byla cca 60 km/h (rozdíl rychlosti obou vozidel) a to je dostatečná rychlost na to, aby řidič pocítil minimálně na řízení, že skutečně došlo ke střetu ne s malým předmětem, ale opravdu s velkým předmětem. Po střetu (nárazu do motocyklu) byl řidič motocyklu odhozen na čelní sklo. V té chvíli se již jednalo o tak silný podnět k reakci a k úvaze, že si obžalovaný musel uvědomit, že skutečně došlo k závažné dopravní nehodě.

Ke střetu obou zúčastněných vozidel došlo téměř na středu vozidla obžalovaného, to znamená, že se jednalo o téměř centrický střet, na řízení vozidla musel být registrován pohyb, t.j. minimálně to muselo s vozidlem obžalovaného zavlnit. Motocykl s vysokou pravděpodobností nebyl do konečné polohy odhozen vozidlem obžalovaného, ale byl takto vozidlem obžalovaného zavláčen těch cca 200 metrů. Na vozidle [REDAKCE] byly z nárazu do motocyklu zaznamenány v přední části prostříhy víka motorového prostoru (č.l. 24 posudku), kdy v podstatě svislý kolík zadního nosiče zavazadel provedl prostřih v přední kapotě vozidla obžalovaného, respektive víku předního motorového prostoru. Toto by vysvětlovalo konečnou polohu motocyklu – byl zakotven po určitou dobu v kapotě automobilu a poté došlo k jeho uvolnění.

Znalec provedl detailní prohlídku vozidla, ve spodní části krytu nárazníku bylo vidět, že tam skutečně došlo i ke kontaktu se spodní částí nárazníku. To znamená, že řidič musel vědět, že narazil do většího předmětu a i chování řízení nebo mechanismu řízení vůbec (muselo to zamávat se stabilitou vozidla) na takovýto střet řidiče upozornilo. Stabilita vozidla musela být tímto nárazem skutečně narušena.

Při určení střetové rychlosti vycházel znalec z deformace vozidla [REDAKCE] a samozřejmě i z deformace předmětného motocyklu. Vzdálenost motocyklu od místa střetu v úvahu brát nemohl, to nebylo možné, protože konečná poloha motocyklu neodpovídala odhození motocyklu bezprostředně po střetu, ale s ohledem na výše uvedené se motocykl zasekl do kapoty automobilu a až následně (po překonání určité vzdálenosti s vozidlem Škoda [REDAKCE] se uvolnil a dopadl do konečné polohy.

Soud promítl za přítomnosti znalce i animaci z jeho znaleckého posudku na přiloženém CD. Z vlastní animace bylo zřejmé, že po nárazu vozidla do motocyklu, zůstává tělo poškozeného po určitý časový úsek na kapotě osobního automobilu. K tomu znalec uvedl.

Tělo motorkáře na předním skle bylo 2 až 3 vteřiny. Poté skončilo v místě označeném na plánek. Reakce řidiče je na podnět. Znalec odkazuje na posudek na str. 27, kde je přímo uvedená tabulka obvyklých hodnot reakční doby řidiče a odezvy vozidla. V daném případě můžeme uvažovat tzv. přímý pohled a průměrná reakce je celková doba reakce cca 0,8 sekundy. Rozpětí reakcí od 0,47 do 2 sekund. 2 sekundy je max. 2 sekundy to už je pro periferní vidění, tzn. ne pro přímý pohled. Znalec vycházel z literatury uvedené v posudku.

Pokud obžalovaný při své výpovědi uvedl, že jenom nějak naprasklo sklo a pak během jízdy se to vyvalilo, tak z technického hlediska se jedná o nesmysl, protože pokud se podíváte na obrázek č. 1, kde je přímo vidět čelní pohled na předmětné vozidlo, vidíte rozsah toho poškození, kdy skutečně čelní sklo je poškozeno v podstatě více jak v polovině své plochy a ještě ke všemu tam vznikl otvor skrz fólii. Znalec při ohledání mimo jiné našel i stopy krve, které jsou přiloženy ve fotodokumentaci. Rovněž ve vozidle byla i v době ohledání spousta střepů. Poškození nemohlo to být od kamínku, nemohlo to být drobné poškození, které by udělalo následně „pavouka“. To je skutečně technický nesmysl.

Na obrázku č. 1, znaleckého posudku (znalec ukazuje poškození, které je z fotografie patrné) z pohledu řidiče, byl místem nárazu do motocyklu okraj přední masky, mezi středem kapoty a pravým krajem z pohledu řidiče.

Přinejmenším při nárazu takovéto intenzity, protože poškozený vážil kolem 100 kg, když poškozený narazil do čelního skla, tak viditelné poškození odpovídá nárazu těla do čelního skla. Takovýto náraz s řidičem zamává, protože ta deformace, to poškození čelního skla je okamžité, to znamená – vidíte, co se děje a musíte zareagovat. Vozidlo se „zavlní“ a potom řidič rychle rovná řízení, aby nenarazil do nějakého předmětu, nebo eventuálně před ním jedoucího vozidla. Poškození skla zasahuje téměř do středu zorného pole řidiče, tak to muselo řidiče minimálně přimět k tomu, aby se zajímal, zda se něco stalo. Viditelnost přes čelní sklo a tím i pozorovací schopnost řidiče pro další jízdu byla znatelně snížena. Nehledě na to, že do auta muselo foukat dírou v čelním skle.

K dotazům obhájce znalec uváděl.

Jednou z chybějících stop na místě nehody byla právě konečná poloha vozidla obžalovaného, kdyby se obžalovaný zachoval, jak mu pravidla ukládají, a neujel od nehody, bylo by možno zjistit více.

K rozbití čelního skla došlo zejména nárazem hlavy poškozeného t.j. helmou, jak zdůvodnil i znalec z oboru zdravotnictví. Tento náraz byl natolik intenzivní, že došlo k porušení skla, tam byl otvor, což bylo způsobeno značnou intenzitou, intenzita nárazu byla taková, že došlo k roztržení folie, nicméně pořád bylo sklo soudržné díky vlepené fólii.

Reflexní schopnost registrační značky motocyklů je velice dobrá, registrační značky obecně jsou takto vyráběny právě z toho důvodu, aby to podporovalo jejich čitelnost a zvyšovalo viditelnost pro vzadu jedoucí vozidla. Zároveň je to i pro účely policie. Z fotografií bylo zřetelné, že značka motocyklu nebyla nijak znečištěna. Toto znalec ověřil i při ohledání motocyklu.

Žádné brzdné stopy na místě nalezeny nebyly a tak nic nenasvědčuje tomu, že by motocyklista či obžalovaný před střetem brzdil.

Není možné to, co říká pan obžalovaný, že se postupně rozšiřovala prasklina na čelním skle. Sklo bylo zdevastované od nárazu a už prostě k žádnému rozšiřování poškození skla nemohlo dojít. V cestovním prostoru byla spousta skla. Sklo nemohlo opadávat postupně, je tam fólie. Vlivem nárazu t.j. poškození došlo k vysypání elementů skla do cestovního prostoru, ale další rozšiřování v tomto případě to je technicky nemožné, protože sklo bylo více jak z 50% poškozeno. Z detailních fotografií je patrné, že toto tvrzení obžalovaného není pravdivé. Stěrače se pohybují zprava doleva, ramena stěračů jsou na pružinách, které zabezpečují dostatečný přítlak stíracích částí ke sklu, aby došlo k setření nečistot. Pokud došlo k takovéto devastaci čelního skla, tak pružiny, které zabezpečují tento přítlak, musely nutně ramena stěračů okamžitě protlačit téměř do cestovního prostoru, tzn., že došlo k propadnutí (prohnutí) skla, neboť pružina zajišťuje přítlak směrem ke sklu. Bezproblémové stírání stěračů u takto narušeného čelního skla je technicky nepřijatelné. Znalec dále podrobně rozebírá poškození čelního skla (zde soud odkazuje na protokol z hlavního líčení).

S ohledem na skutečnost, že obžalovaný vypověděl, že v zavazadlovém prostoru vozidla Škoda [REDAKCE] RZ [REDAKCE] bylo naloženo 150 kg šterku, soud uložil znalci vypracovat doplněk znaleckého posudku a zaměřit se na to, jak by tato skutečnost ovlivnila výsledky výpočtů a nehodový děj. Znalec byl rovněž pověřen jednáním s výrobcem aut,

za účelem ověření možnosti práce stěračů na rozbitém čelním skle (byť tuto otázku považoval soud z hlediska dokazování za nadbytečnou a přímo nesouvisející s projednávanou věcí).

Ve výsledku po dopracování doplňku znaleckého posudku znalec uvedl, že při úvaze, že by ve vozidle Škoda [REDAKCE] RZ [REDAKCE] bylo v kufru vozidla naloženo 150 kg šterku, by se jím stanovené střetové rychlosti účastníků dopravní nehody nezměnily. Vzhledem k tomu, že uvedeným zatížením nedošlo ke změně střetových rychlostí, vzdálenost a čas, na kterou mohli řidiči reagovat, se rovněž nezměnily. Možnosti odvrácení střetu účastníků dopravní nehody se taktéž nezměnily. Technicky uvažovaná příčina dopravní nehody se vlivem zatížení rovněž nezměnila. Uvedené zatížení nemělo na průběh brzdění předmětného vozidla žádný vliv. Důvodem je ta skutečnost, že brzdění vozidla je závislé pouze na dosažitelném součiniteli adheze a podélném sklonu vozovky (viz vzorec [4] na str. 5 doplňku znaleckého posudku).

Min. i max. doba frekvence pohybu stěračů nebyla ze strany Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav do doby zpracování předmětného doplňku i přes urgenci ze strany podepsaného znalce poskytnuta.

Jako další zjištění znalce, pak znalec uvedl následující.

a) V případě, že se na čelním skle objeví překážka, kterou stěrač není schopen po 5 pokusech odstranit, dojde k jeho automatickému zastavení. Po odstranění překážky lze stěrač znovu zapnout.

b) Vozidla s konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h jsou vybavena čelními skly vyrobenými z vrstveného skla skládajícího se ze dvou vrstev skla spojených mezivrstvou z plastu (např. polyvinylbutaryl), která drží při rozbití úlomky skla pohromadě a tím zabraňuje poranění cestujících.

Hlavní požadavky na konstrukci čelních skel jsou:

- dostatečná odolnost při nehodách, k nimž může dojít za normálního provozu,
- dostatečná odolnost proti atmosférickým a tepelným vlivům, chemickým účinkům, spalování a oděru,
- dostatečná průhlednost, skla nesmí znatelně zkreslovat pozorované předměty, ani způsobovat jakoukoliv nejasnost v rozlišování barev značek a signálů užívaných v silniční dopravě,

V případě rozbití musí být řidič nadále schopen vidět dostatečně jasně na cestu tak, aby mohl brzdít a vozidlo bezpečně zastavit.

Čelní skla z bezpečnostního vrstveného skla jsou během výroby mj. zkoušena:

1. nárazem makety hlavy o hmotnosti 10 kg z výšky 1,5 m, při kterém jsou výsledky vyhovující, když:

- dojde k rozbití zkušební vzorku v bodě rázu a v něm nebo v jeho blízkosti se vytvoří četné kruhové trhliny, přičemž nejbližší trhliny jsou od bodu nárazu vzdáleny nejvýše 80 mm,

- vrstvy skla zůstanou přilnuté k mezivrstvě plastického materiálu. Připouští se jedna nebo několik částečných separací od mezivrstvy v šířce menší než 4 mm na kterékoliv straně trhliny vně kružnice o průměru 60 mm se středem v bodě nárazu,

- mezivrstva není viditelná,

- je přípustné roztržení mezivrstvy v délce 35 mm.

2. nárazem koule o hmotnosti 2.260 g z výšky 4 m, při kterém je vyhovující výsledek, jestliže zkušební koule neprojde sklem do pěti sekund od okamžiku nárazu.

Z výše uvedeného učinil znalec jednoznačný závěr, že čelní sklo předmětného vozidla, bylo během střetu zatíženo mnohonásobně větším předmětem, než je výše uváděno, tzn. hlavou a tělem řidiče motocyklu Baotia [REDACTED] RZ: [REDACTED] který způsobil protržení plastové mezivrstvy směrem do cestovního prostoru předmětného vozidla.

Znalec podrobně vysvětloval na základě čeho dospěl k jednotlivým závěrům v doplňku znaleckého posudku (soud odkazuje na protokol z hlavního líčení).

V hlavním líčení byl dále slyšen znalec z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství prim. MUDr. Miloš Sokol, Ph.D., který odkázal na svůj znalecký posudek a uvedl, že setrvává na svých závěrech, kdy zopakoval následující. Na základě předložené spisové dokumentace a dostupné zdravotnické dokumentace lze uzavřít, že poškozený J. K. [REDACTED] nar. [REDACTED] při předmětné dopravní nehodě ze dne 26.4.2015 utrpěl následující velmi těžké poranění (polytrauma):

[REDACTED]

Velmi těžký úrazový stav vedl k rozvoji tzv. perzistujícího vegetativního stavu, s nepříznivou prognózou.

Poškozený byl po úraze převezen rychlou záchrannou službou do [REDACTED] kde byl delší dobu hospitalizován. Od [REDACTED] byl na intenzivním resuscitačním lůžku Kliniky anesteziologie, resuscitace a intenzivní medicíny, poté byl přeložen na DIOP (další intenzivní péče operačních oborů), kde se nacházel i v době vypracování znaleckého posudku. Léčba obdobně těžkého poranění může být dlouhodobá, nicméně v daném případě je prognóza nepříznivá, stav zraněného se může kdykoliv zhoršit a vyústit v letální konec, t.j. úmrtí.

Poškozený K. [REDACTED] je od úrazu vážně omezen v obvyklém způsobu života, nachází se v perzistujícím vegetativním stavu, zcela odkázán na odbornou lékařskou a ošetrovatelskou péči.

V případě přežití poškozeného bude možné hodnotit rozsah trvalých následků až s odstupem doby, nejdříve po 12 měsících od úrazu.

Utrpená poranění vznikla v přímé příčinné souvislosti s vyšetřovanou dopravní nehodou ze dne 26.04.2015 a vznikla následujícím způsobem. Poškozený utrpěl poranění, které vzniklo účinkem tupého násilí především na hlavu, s jejím velmi těžkým poraněním. Dále došlo k účinku násilí na páteř, především v oblasti krční a bederní, nejspíše s prudkým ohnutím hlavy a těla. Tato poranění mohla dobře vzniknout nárazem vozidla do jedoucích

motocyklisty zezadu, s nárazem těla do kapoty a čelního výhledového skla a s odhozením postavy řidiče motocyklu mimo trajektorii jízdy kolizního vozidla.

Vzhledem k charakteru a lokalizaci poranění J. K. s přihlédnutím k zadokumentovanému poškození vozidla Škoda měl pošk. K. velmi pravděpodobně při středu s vozidlem nasazenou ochrannou motocyklistickou přilbu. V opačném případě by došlo zajisté k těžším poraněním měkkých tkání a lebky poškozeného. Ani přilba nemohla však zraněného uchránit od vzniku nitrolebního těžkého poranění.

Ze soudně lékařského hlediska lze utrpěné poranění považovat za vážnou poruchu zdraví, s poškozením důležitého orgánu a s podstatným omezením v obvyklém způsobu života v době delší 6 týdnů.

J. K. se nachází v tzv. perzistujícím vegetativním stavu, kdy korové mozkové funkce nejsou zachovány, proto nelze počítat s jeho výsledkem, a pokud v budoucnosti ano, tak nebude možné vybavit reálné uvědomění si vzniku poranění.

Vzhledem k časovému odstupu od doby vypracování posudku, znalec zjišťoval, jak vypadá zdravotní stav poškozeného, protože byl léčen v . Znalec založil do spisu překladovou zprávu z oddělení další intenzivní péče operačních oborů ze dne 12.01.2016 do oddělení s tím, že ještě koncem ledna byla provedena konzultace ze strany stejného oddělení na neurochirurgii . Poškozený stále leží ve velmi závažném stavu, prakticky od doby této dopravní nehody. Stav je velice závažný, může kdykoliv fatálně nebo smrtelně skončit. Prognóza je velice špatná, v té překladové zprávě je tzv. infaustní prognóza, tzn., že velmi pravděpodobně v době bližší či vzdálenější se dá očekávat úmrtí pacienta.

Šance, že by pacient žil plnohodnotný život, není, může v tomto stavu přežívat i řadu měsíců, případně let. Stále bude ve stavu, kdy nebude vnímat okolí, bude v podstatě fungovat jenom jeho tělo, nikoliv hlava, v životě už nebude schopen se tento stav zvrátit do alespoň nějakého minimálního stavu vědomí. Dlouhodobě ležící pacienti zpravidla umírají důsledku nějaké zánětlivé komplikace.

Na otázku státního zástupce „Je to horší než smrt?“ Znalec odpověděl, že je to otázka psychologická, etická a medicínská, z hlediska medicínského je prognóza velice špatná, nevratná.

K dotazům obhájce znalec ještě doplnil následující. U mechanismu vzniku poranění vysvětleného ve znaleckém posudku, je typické, že došlo primárně k nárazu hlavy do nějakého předmětu nebo předmětu do hlavy. Velmi pravděpodobně měl poškozený přilbu, protože, kdyby ji neměl, tak by tam byla ještě další zevní poranění, různé tržné rány, zlomeniny klenby spodní lebny, tato poranění u poškozeného nebyla, měl „pouze“ poraněný mozek. Další poranění na těle poškozeného odpovídají střetu řidiče motocyklu, který jede ve stejném směru jako osobní vozidlo, kdy dochází k postupnému nárazu vozidla t.j. přední části kolizního vozu a k nabrání toho řidiče na kapotu, následuje náraz do čelního skla, kdy v tomto případě se poškození čelního skla plně shoduje s poraněními, která znalec uvedl a popsal.

Poškozený nebyl přejetý v poloze vleže, nebyl rovněž sražený ve stoje. Byl sražen v poloze, kdy vzhledem k poranění, zejména k absenci vážného poranění na dolních končetinách, lze uzavřít, že nebyl sražen jako chodec. Pokud je u poškozeného poraněná hlava a páteř, tak je velmi pravděpodobné, že seděl na motocyklu a byl sražen vozidlem. Nebyl dále ani vláčen, přejet, nebo smýkán.

Znalec uvedl, že zpracoval sám 3100 posudků, spolupracoval na 50 ústavních znaleckých posudcích, praxi má 25 let.

Soud za souhlasu obžalovaného i státního zástupce četl znalecký posudek č. [REDAKCE] ze dne 27. 01. 2016, vypracovaný za účelem stanovení ztížení společenského uplatnění poškozeného dle Metodiky Nejvyššího soudu MUDr. Michalem Šléglem. Znalec stanovil nemajetkovou újmu v závislosti na zranění poškozeného způsobeném dopravní nehodou a následcích tohoto poranění na celkový stav poškozeného ve výši 11.301.840,- Kč

Soud dále provedl listinné důkazy, především se jednalo o protokol o nehodě v silničním provozu, který korespondoval s tím, co uvedl znalec z oboru silniční dopravy a svědek M. [REDAKCE]. Z protokolu o nehodě v silničním provozu lze převzít též rychlostní omezení v daném úseku komunikace, které je stanoveno na 80 km/h, a dále skutečnost, že v době ohledání místa nehody (krátce po vlastní nehodě) bylo v místě nehody veřejné osvětlení plně funkční. Dále jsou z protokolu, plánu a fotodokumentace zřejmá místa nálezů motocyklu poškozeného, částí jeho oděvu a obuvi včetně reflexní vesty, místa nálezů krevní stopy, úniku provozních kapalin z motocyklu poškozeného včetně dřecí stopy zanechané na vozovce motocyklem poškozeného, místa nálezů zdeformované registrační značky vozidla Škoda [REDAKCE] RZ: [REDAKCE]. Poškození vozidel je též celkem dobře patrné z přiložené fotodokumentace a odpovídá tomu, co uvedl znalec z oboru silniční doprava. Další listinné důkazy se týkaly především zranění poškozeného, z těchto listinných dokumentů vycházel zejména znalec MUDr. Sokol. Poznatky, které soud získal z obou znaleckých posudků, jsou rozvedeny výše.

Z opisu evidence rejstříku trestů soud zjistil, že obžalovaný nebyl nikdy v minulosti soudně trestán. Obžalovaný byl v minulosti postižen za osm přestupků v dopravě – převažuje překročení povolené rychlosti v obci i mimo obec, často i o více než 50 %. Nebylo zjištěno, že by obžalovaný byl postižen i za jiné přestupky. Řidičské oprávnění pro skupinu B získal v dubnu [REDAKCE] v současné době má 0 trestných bodů v evidenční kartě řidiče.

Další dokumenty se týkaly nároku poškozených. Společnost [REDAKCE] se připojila s nárokem na náhradu škody ve výši 204.357,39 Kč, a výši škody dokládá jednotlivými fakturami za opravu vozidla. Jako poškození se připojili k trestnímu řízení příbuzní pana J. [REDAKCE] K. [REDAKCE] a to jednak jeho manželka D. [REDAKCE] K. [REDAKCE] matka M. [REDAKCE] K. [REDAKCE] otec J. [REDAKCE] K. [REDAKCE] syn J. [REDAKCE] K. [REDAKCE] požadovali po 1.000.000,- Kč, vnuk I. [REDAKCE] K. [REDAKCE], vnučka P. [REDAKCE] K. [REDAKCE], sestra D. [REDAKCE] K. [REDAKCE], nevlastní dcera K. [REDAKCE] S. [REDAKCE] požadovali po 500.000,- Kč. Poškozený J. [REDAKCE] K. [REDAKCE] se připojil s nemajetkovou újmou ve výši 14.892.575,- Kč, s nárokem na náhradu nákladů spojených s péčí o jeho zdraví ve výši 17.290,70 Kč, náhradou nákladů na zpracování znaleckého posudku e výši 14.000,- Kč, náhradou nákladů za poskytnuté právní služby spojené s řízením o opatrovnictví ve výši 7.139,- Kč a náhradou nákladů spojených s péčí o domácnost poškozeného ve výši 7.777,- Kč. Jednotlivé položky dokládá účtenkami, fakturami, zprávami ČSSZ, PSSZ – LPS pro Prahu 5, lékařskými zprávami. Nárok na přiznání náhrady nemajetkové újmy dokládá znaleckým posudkem č. 250/5/16 ze dne 27. 01. 2016, a ve výši 508.415,-Kč za bolestné, ztížení společenského uplatnění poškozeného dle Metodiky Nejvyššího soudu v souvislosti se škodní událostí ve výši 11.301.840,- Kč. Dále rozšířenou o částku 3.082.320,- Kč, když je toho názoru, že základní částku stanovenou znalcem 10.274.400,- Kč je třeba navýšit o 40 %, neboť určující pro rozhodování o výši mimořádného zvýšení ZSU je hledisko přiměřenosti.

Ke způsobení nemajetkové újmy poškozenému a jeho blízkým byly založeny další listiny, kdy z prohlášení nejbližších soud zjistil, nakolik si byli s poškozeným blízcí a jeho poranění fatálně ovlivnilo i další životy členů jeho rodiny. Z fotografií poškozeného pořizovaných několik měsíců před nehodou, soud zjistil, že poškozený vedl plnohodnotný aktivní život v okruhu svých blízkých a přátel. Naopak fotografie pořizené po nehodě, dokládají, jakým způsobem a v jakém stavu přežívá poškozený v důsledku poranění vzniklých při nehodě, odkázán na 24 hodinovou lékařskou péči a podporu.

Soud za přítomnosti znalce z oboru silniční doprava provedl i důkaz fotografiemi z kamery umístěné na mýtné bráně v místě nehody, kdy z fotografií je zřejmé, že před čelním sklem vozidla s RZ: [REDAKCE] v místě a čase střetu s poškozeným, jsou vidět dolní končetiny letící postavy. V přední části vozidla je zřetelný motocykl, který byl pravděpodobně již zaklíněn do kapoty vozidla obžalovaného. Dále je z kamerových záznamů zřejmé, že v čase nehody fungovalo veřejné osvětlení.

Soud za přítomnosti znalce z oboru silniční doprava rovněž provedl důkaz jím provedenou simulací střetu a následného nehodového děje – viz výše u výsledku znalce.

Z úředních záznamů založených ve spise soud zjistil, jakým způsobem postupovali policisté po příjezdu na místo nehody, v jakém stavu a poloze našli poškozeného, jak pátrali po vozidle obžalovaného na základě na místě nalezené RZ: [REDAKCE] a kamerových záznamů z městského kamerového systému, na nichž byl průjezd vozidla zaznamenán.

Z protokolů o lékařském vyšetření je pak zřejmé, že poškozený J. K. [REDAKCE] nebyl pod vlivem alkoholu, obžalovaný v čase 14:00 hod. dne 26.4.2015 také již v krvi neměl žádný alkohol. Z dechových zkoušek provedených obžalovanému přístrojem Dräger bylo zjištěno, že mu dne 26.4.2015 v časech 12:57 hod., 13:02 hod. a 13:07 hod. byly v dechu naměřeny hodnoty: 0,18, 0,18 a 0,17 promile alkoholu.

Soud zamítl návrhy obhajoby na doplnění dokazování vyjádřením společnosti Eltodo k funkčnosti osvětlení v době a místě nehody, neboť toto má za prokázané z jiných důkazů – fotografie z kamerového systému v době střetu, výpověď svědka M. [REDAKCE] protokol o nehodě včetně fotodokumentace. Dále soud zamítl návrh na ustanovení znalce z oboru biomechanika k popisu a modelaci střetového děje a postřetového pohybu těla poškozeného, neboť toto považoval s ohledem na výpovědi znalců z oboru zdravotnictví a silniční doprava a provedené simulace nehodového děje za nadbytečné. Rovněž zamítl doplnění dokazování o vyjádření výrobce čelních skel, neboť problematiku destrukce čelních skel popsal a zdůvodnil znalec z oboru silniční doprava. Rekonstrukci na místě pak soud nepovažoval za vhodnou zejména proto, že by bylo velmi těžké navodit stejné podmínky jako v době nehody a rovněž by toto bylo spojeno s vysokými finančními náklady, omezením dopravy, a neúměrně by to protáhlo trestní řízení. Nadto s ohledem na skutečnost, že obžalovaný z místa nehody ujel, by byla rekonstrukce prakticky pouhou „zrežírovanou divadelní scénou“.

Soud hodnotil provedené důkazy jednotlivě i v jejich souhrnu, a to podle svého vnitřního přesvědčení, jak mu ukládá ust. § 2 odst. 6 tr.řádu. V trestním řízení bylo vcelku nesporné, že obžalovaný P. D. [REDAKCE] řídil vozidlo Škoda [REDAKCE] I on sám uváděl, že jel patrně v pravém jízdním pruhu.

Sporné bylo, jakou jel rychlostí, jak a zda vůbec došlo ke kolizi obžalovaným řízeného vozidla Škoda [REDAKCE] s vozidlem poškozeného motocyklem Baotia [REDAKCE]. Rovněž bylo

sporné, zda takovouto kolizi mohl či nemohl obžalovaný vnímat jako kolizi s motocyklem či jiným účastníkem silničního provozu či nikoliv.

Znalec z oboru silniční doprava podrobně popsal, jaká poškození zanechal střet na vozidlech Škoda [REDAKCE] a Baotia [REDAKCE]. Poškození pak odpovídají i fotodokumentaci obou vozidel. Z těchto poškození lze jednoznačně dovodit, že došlo ke střetu obou vozidel. Nárazová rychlost vozidla Škoda [REDAKCE] řízeného obžalovaným byla znalcem stanovena na min. 94 km/hod. (s tím, že velmi pravděpodobně byla vyšší). Obžalovaný tak jel v místě kolize vyšší rychlostí než v místě povolenou – 80 km/hod. Znalec rovněž stanovil místo střetu, které se nacházelo v pravém jízdním pruhu. Rychlost poškozeného v době střetu byla nižší, než v místě povolená (do 50 km/hod). Z protokolu o nehodě v silničním provozu, výpovědi svědka M [REDAKCE] i fotografií pořízených z kamery na mytné bráně, má soud za prokázané, že pouliční osvětlení v místě a době nehody fungovalo. Z výpovědi svědka M [REDAKCE] a vyjádření Českého hydrometeorologického ústavu má soud za prokázané, že v době nehody již nepršelo, případně se jednalo o déšť velmi malé intenzity. Z vyjádření Českého hydrometeorologického ústavu má soud dále za prokázané, že dohlednost a viditelnost osvětlených předmětů byla dobrá. S čímž koresponduje skutečnost, že svědek M [REDAKCE] uviděl ležící tělo poškozeného (již bez reflexní vesty) na takovou vzdálenost, že se mu dokázal vyhnout. Z výpovědi znalce, protokolu o nehodě, podaného vysvětlení manželky poškozeného, má soud za prokázané, že poškozený měl na sobě v době střetu reflexní vestu. Z výpovědi znalce z oboru zdravotnictví pak vyplývá, že poškozený měl při střetu na hlavě ochrannou helmu, jeho tělo nebylo následně vláčeno ani přejeto. Tato helma byla i nalezena spolu s oděvními součástmi poškozeného v místě nehody. Na vozovce v blízkosti místa střetu nebyly patrné stopy po intenzivním brzdění ani dřecí stopy po případném pádu motocyklu, což vyplývá z protokolu o nehodě. Pokud jde o hlavní příčinu dopravní nehody, vyšel soud především ze znaleckého posudku z oboru silniční doprava. Příčinou nehody tak byla nejen vysoká rychlost, ale zejména opožděná či spíše žádná reakce řidiče automobilu Škoda [REDAKCE]. Pokud by měl řidič automobilu střetu zabránit, musel by včas začít brzdit či po včasné reakci motocykl předjet (objet) ve vedlejším jízdním pruhu. Obě tyto varianty rozebral znalec ve svém posudku i ve výpovědi. Ve výhledu na motocykl obžalovanému nic nebránilo, silnice je výškově i půdorysně takového tvaru, že mu výhled nezakrývala svodidla ani převýšení. Motocykl měl RZ s reflexním povrchem a poškozený byl oděn do reflexní vesty. I pokud by v místě nehody byla snižená viditelnost, pak by obžalovaný, pokud by rychlost své jízdy přizpůsobil výhledovým poměrům (jak mu ukládá zákon), mohl včas reagovat na motocykl jedoucí před ním a zastavit či se motocyklu vyhnout tím, že by ho předjel vedlejším pruhem. Zejména za situace, kdy za ním jedoucí svědek M [REDAKCE] dokázal takto upozorovat a objet výrazně hůře zpozorovatelnou a rozlišitelnou ležící postavu poškozeného. V důsledku nárazu automobilu Škoda [REDAKCE] do motocyklu Baotia [REDAKCE] došlo k výše specifikovanému zranění řidiče motocyklu, které představuje nezvratné zdravotní poškození poškozeného a odkázalo ho na doživotní péči lékařů bez jakékoliv naděje na zlepšení zdravotního stavu. Ze zranění poškozeného, která popsal znalec z oboru zdravotnictví, a ze simulace provedené znalcem z oboru doprava a dále z konečné polohy těla poškozeného je zřejmé, že tělo poškozeného nebylo odhozeno mimo jízdní dráhu vozidla Škoda [REDAKCE] ale bylo „vezeno“ na kapotě tohoto vozidla až do místa konečné polohy, kde sklouzlo do konečné polohy. Tělo totiž nebylo smýkáno ani přejeto (jednoznačně uvedl znalec z oboru zdravotnictví) a tak konečnou polohu nelze vysvětlit jiným způsobem, když místo střetu stanovil znalec shodně s protokolem o nehodě v silničním provozu. Pro tuto verzi svědčí i absence dřecích stop,

kterou by zanechal motocykl v případě odhození stranou a následném pohybu (dření) motocyklu po vozovce v blízkosti místa střetu, a také fotografie z kamerového systému, ze kterých je patrné, že tělo poškozeného bylo nejprve nárazem vyhozeno nad přední kapotu vozidla Škoda [REDAKCE]. Rovněž motocykl pak musel být po jistou dobu po střetu zachycen na kapotě vozidla Škoda [REDAKCE] když pro tuto variantu svědčí rovněž způsob poškození motocyklu i vozidla Škoda [REDAKCE] popsany znalcem. Motocykl se uvolnil z kapoty vozidla Škoda [REDAKCE] později než tělo poškozeného, tomuto místu odpovídá i dřecí stopa a místo úniku provozních kapalin v bezprostřední blízkosti konečné polohy motocyklu. Rovněž předměty ať již součásti motocyklu či oděvu a vybavení poškozeného byly „rozesety“ po vozovce takovým způsobem, že jediné možné vysvětlení je, že poškozený i jeho motocykl byli „vezeni“ ještě určitou dobu po střetu na kapotě vozidla Škoda [REDAKCE]. Poškození čelního skla vozidla Škoda [REDAKCE] odpovídá střetu s poškozeným rychlostí cca 60 km/hod. (odečteme od sebe rychlost obžalovaného a poškozeného). Znalec doložil fotografiemi ze své znalecké praxe, jak vypadá čelní sklo vozidla po střetu s chodcem. Poškozený měl na hlavě helmu (to potvrdil nejen protokol o nehodě, ale i znalec z oboru zdravotnictví – ze zranění poškozeného). Z technického popisu konstrukce čelních skel a jejich poškození po střetu s předměty při zkoušení kvality skel, pak znalec dokreslil, jakým způsobem došlo k poškození čelního skla vozidla Škoda [REDAKCE]. Soudu se zdá nerozhodné, zda mohly stěrače ještě po střetu určitou dobu pracovat či ne, či jak se postupně zvětšovalo či nezvětšovalo poškození čelního skla, neboť má z výše uvedeného za jednoznačně prokázané, že **obžalovaný svým vozidlem narazil do motocyklu poškozeného (kterého mohl a měl vidět na dostatečnou vzdálenost min. 120 m), poškozeného i s jeho motocyklem vzl na kapotě po dobu nejméně 1 až 2 vteřin** (vyplývá ze simulace ve znaleckém posudku z oboru silniční doprava, ze vzdálenosti konečných poloh motocyklu a poškozeného od místa střetu a z rychlosti vozidla obžalovaného). Obžalovaný tak nejen způsobil poškozenému nárazem vozidla Škoda [REDAKCE] do motocyklu Baotia [REDAKCE] výše uvedená poranění, ale střetu si jednoznačně musel všimnout, když „popovezl“ poškozeného i jeho motocykl na nezanedbatelnou vzdálenost od místa střetu. Soud tak neuvěřil obhajobě poškozeného, že si nebyl vědom toho, že se střetl s člověkem, a je toho názoru, že **zcela vědomě z místa nehody ujel**, ač si musel být (s ohledem na výše uvedené) velmi dobře vědom toho, že mu čelní sklo nepoškodil jen tak nějaký „předmět“.

Soud má tak za jednoznačně prokázané skutky uvedené ve výroku tohoto rozsudku. Jednání obžalovaného je pak třeba hodnotit jako **přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku a přečin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku.**

Obžalovaný svým jednáním porušil důležité povinnosti vyplývající z ustanovení § 4 písm. a), b), c), § 5 odst. 1 písm. b) a § 18 odst. 1, 4 a § 47 odst. 4 písm. a), b) c) ZSP. Obžalovaný se nechoval se ohleduplně a ukázněně a svým jednáním ohrozil zdraví a život poškozeného, své chování nepřizpůsobil stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, a svým schopnostem, a v důsledku toho došlo ke kolizi jím řízeného vozidla s motocyklem poškozeného (§ 4 písm. a) ZSP). Obžalovaný se neřídil pravidly provozu na pozemních komunikacích a nerespektoval dopravní značku stanovující nejvyšší přípustnou rychlost a tuto překročil (§ 4 písm. b), c) ZSP). Obžalovaný se nevěnoval plně řízení vozidla a nesledoval

provoz na pozemní komunikaci, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) ZSP a v důsledku porušení této povinnosti včas nereagoval na motocykl jedoucí před jeho vozidlem v téže jízděm pruhu. Obžalovaný porušil ust. § 18 odst. 4 ZSP tím, že na silnici pro motorová vozidla, v úseku kde byla dokonce omezena dopravním značením nejvyšší povolená rychlost na 80 km/h jel rychlostí nejméně 94 km/h a dále porušil i ust. § 18 odst. 1 ZSP, když nepřizpůsobil rychlost vozidla zejména svým schopnostem a jiným okolnostem, které mohl předvídat; a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled. Obžalovaný poté co, v důsledku nerespektování výše uvedených ustanovení, zavinil dopravní nehodu, při které došlo k velmi těžkému zranění osoby toto neprodleně neohlásil policii (§ 47 odst. 4 písm. a) ZSP). Dále se obžalovaný dopustil jednání, které bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístěním svého vozidla (ujetím od nehody) a nevyznačením situace a stop (§ 47 odst. 4 písm. b) ZSP). Obžalovaný rovněž nesetřval na místě dopravní nehody až do příchodu policisty ani se na toto místo neprodleně nevrátil, aniž by poskytl nebo přivolal pomoc nebo ohlásil dopravní nehodu (§ 47 odst. 4 písm. c) ZSP).

Povinnosti, jak byly uvedeny, chrání bezpečný provoz na pozemních komunikacích, jsou ukládány účastníkům silničního provozu právě proto, aby nedocházelo k ohrožení života a zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Porušením těchto povinností pak obvykle vzniká vážné nebezpečí pro život a zdraví dalších osob, jakož i pro majetek, což se projevilo i v daném případě, kdy došlo k dopravní nehodě ve smyslu § 47 odst. 1 ZSP. Účelem porušených povinností je právě zabránit podobným nehodám, jde tak o porušení důležitých povinností ve smyslu § 147 odst. 2 tr. zákoníku. Lze také konstatovat, že porušení těchto ustanovení je v přímé příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody, když byl porušen rovněž účel uvedených norem, neboť k dopravní nehodě došlo právě z důvodu porušení těchto ustanovení obžalovaným.

Obžalovaný se tak dopustil **přechinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku**. Obžalovaný svým jednáním především porušil zájem společnosti na ochraně zdraví dalších osob. Obžalovaný svým jednáním, jak bylo popsáno shora, způsobil poškozenému J. K. těžkou újmu na zdraví. U poškozeného se jednalo o těžkou újmu na zdraví ve smyslu ust. § 122 odst. 2 písm. a), b), d), e) a i) tr. zákoníku, neboť poškozený byl jednak zmrzačen (zejména změny v oblasti hlavy – lebky, jak tvarové, tak funkční), u poškozeného došlo ke ztrátě pracovní způsobilosti (již nikdy nebude schopen mimo jiné ani pracovat), dále u poškozeného byly nevratně poškozeny funkce smyslového ústrojí (v podstatě vnímá pouze bolestivé podněty na něž reaguje grimasou obličeje), poškození důležitého orgánu lze spatřovat v trvalém a nevratném poškození mozku, stav poškozeného od okamžiků bezprostředně po nehodě až po současnost lze jednoznačně označit za delší dobu trvající poruchu zdraví. Zranění přetrvává delší dobu (není vyléčeno dosud a ani nebude vyléčeno do té míry, aby poškozený mohl žít život kvalitativně srovnatelný s životem před nehodou), tedy déle než šest týdnů, léčení trvá dosud a nikdy neskončí alespoň částečným uzdravením, a je tak možno konstatovat, že léčba nebude za života poškozeného moci být ukončena. Je tak zřejmé, že došlo k předpokládanému následku v ust. § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku, neboť poškozený utrpěl těžkou újmu na zdraví. Tato těžká újma na zdraví byla poškozenému způsobena při dopravní nehodě, tedy vznikla v důsledku jednání obžalovaného, jak bylo rozvedeno shora, mezi jednáním obžalovaného a vzniklým následkem je tak dán příčinný vztah, **neboť nebýt jednání obžalovaného, ke**

zranění by nedošlo. K dopravní nehodě došlo proto, že obžalovaný porušil důležitou povinnost, jak bylo podrobně rozvedeno shora, neboť v případech ust. § 4 písm. a), b), c) § 5 odst. 1, písm. b), § 18 odst. 1, 4 a § 47 odst. 4 písm. a), b), c) ZSP se jednalo o důležité povinnosti vyplývající pro obžalovaného z jeho postavení řidiče, též uložené mu podle zákona, tedy zákona o silničním provozu.

Obžalovaný se dopustil rovněž **přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku.** Obžalovaný se bezprostředně poté co se dopustil přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr.zákoníku ani nepokusil poškozenému pomoci, naopak, ač si s ohledem na rozsáhlé poškození čelního skla, skutečnost, že poškozený se po určitou dobu cca 1 až 2 sekund nacházel na kapotě vozidla Škoda [REDAKCE] a nadto motocykl poškozeného se z karoserie vozidla Škoda [REDAKCE] uvolnil ještě po delší době od nárazu, musel být velmi dobře vědom toho, že došlo k dopravné nehodě – kolizi vozidla Škoda [REDAKCE] s motocyklem řízeným poškozeným, z místa nehody ujel. Svým jednáním tak porušil zájem společnosti na ochraně života a zdraví lidí, neboť neposkytl potřebnou pomoc těžce zraněnému poškozenému a ani se mu nesnažil přivolat pomoc jinou. Jak již bylo rozvedeno výše, obžalovaný si musel být vědom toho, že došlo k dopravní nehodě, při které byl s velmi vysokou pravděpodobností zraněn člověk, a přesto ujel z místa nehody, ač by zastavením a splněním povinnosti poskytnout pomoc zraněnému nevystavil v nebezpečí ani sebe ani jiného. Obžalovaný tak velmi dobře věděl, že svým jednáním se může dopustit porušení povinnosti nahlásit dopravní nehodu a poskytnout první pomoc zraněnému, a pro případ, že takové porušení povinnosti způsobí, s tím byl minimálně srozuměn. Jednal tak minimálně s úmyslem nepřímým (§ 15 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku).

Uvedené jednání především s ohledem na vzniklý následek je natolik závažné, že jakékoliv jiné postižení než v trestním řízení by neodpovídalo společenské škodlivosti činu (§ 12 odst. 2 tr. zákoníku).

Trest soud ukládal v souladu s ust. § 39 odst. 1 tr.zákoníku, přihlédl především k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu, k poměrům pachatele a jeho dosavadnímu způsobu života, k možnostem jeho nápravy, jakož i k chování obžalovaného po činu. Obžalovaný se svým jednáním dopustil jak závažného trestného činu, kvalifikovaného jako přečin ve smyslu § 147 odst. 1, 2 tr.zákoníku, kdy se jedná o nedbalostní trestný čin, tak i úmyslného trestného činu dle § 151 tr. zákoníku. Obžalovaný se dopustil jak nedbalostního těžkého ublížení na zdraví, přičemž následky jeho jednání byly velmi závažné, poškozený byl vážně zraněn, léčení probíhalo několik měsíců, dosud není ukončeno, poškozený bude po zbytek života pouze přežívat ve vegetativním stavu. Nadto obžalovaný neposkytl zraněnému pomoc a z místa nehody ujel. Soud při výběru druhu trestu a při určení jeho výměry přihlédl k polehčujícím ale zejména přitěžujícím okolnostem ve smyslu § 41 a § 42 tr.zákoníku. Obžalovanému přitěžuje, že svým jednáním popsáním ve výroku rozsudku spáchal dva trestné činy (§ 42 písm. n) tr. zákoníku), způsobil poškozenému zranění takového charakteru, že již nikdy nebude schopen samostatného života (§ 42 písm. k) tr. zákoníku), obžalovanému dále přitěžuje skutečnost, že není bezúhonný řidič, v minulosti byl již 8x postižen pro přešůpek v dopravě, když několikrát řídil příliš vysokou rychlostí a to i v obci. Pokud jde o polehčující okolnosti, soud rozhodně nemohl uvažovat o účinné lítosti obžalovaného ve smyslu § 41 písm. n) tr.zákoníku a obžalovaný se sice k přečinu dle § 147

odst. 1, 2 tr. zákoníku víceméně doznával, avšak zcela popíral, že by od nehody vědomě ujel, poškozeného ani jeho blízké nikdy nekontaktoval, byť by tak učinil pouze prostřednictvím zmocněnce poškozených. Nesnažil se ani rodině poškozeného v jejich velmi těžké životní situaci pomoci. Obžalovaný sice v průběhu hlavního líčení vyslovil lítost nad tím, že došlo k dopravní nehodě a byl zraněn poškozený, toto však učinil takovým způsobem, že mu soud nevěřil, že tak nečiní pouze účelově. Obžalovanému tak svědčí pouze § 41 písm. o) tr.zákoníku, neboť dosud vedl řádný život a je z pohledu trestního práva osobou bezúhonnou.

V případě ust. § 147 odst. 2 tr.zákoníku je stanovena trestní sankce v podobě trestu odnětí svobody na 6 měsíců až 4 léta, případně peněžitý trest. U ust. § 151 tr. zákoníku je stanoven trest odnětí svobody až na pět let nebo zákaz činnosti. Soud s ohledem na skutečnost, že se obžalovaný dopustil dvou trestných činů, **ukládal v souladu s ustanovením § 43 odst. 1 tr. zákoníku trest úhrnný** a to **podle** přísnějšího ustanovení t.j. **§ 151 odst. 1 tr. zákoníku**. Soud ze všech shora uvedených důvodů nemohl obžalovanému uložit trest podmíněný. Dospěl k závěru, že na obžalovaného již není možno působit trestem výchovným, neboť svým jednáním nejen způsobil poškozenému poranění fatálního rozsahu, ale nadto z místa nehody ujel. Soud tak ukládal **trest nepodmíněný** a to již v horní polovině zákonné trestní sazby - **trest odnětí svobody v trvání 36 měsíců**. Soud přihlížel především k závažnosti jednání obžalovaného, k míře porušení povinností obžalovaným, dále k závažnosti následků, které svým jednáním způsobil. Soud má za to, že v daném případě není možno, ani s ohledem na bezúhonnou trestní minulost obžalovaného, na obžalovaného působit trestem výchovně, a není možné trest uložit jako podmíněný trest odnětí svobody – zejména s ohledem na chování obžalovaného po nehodě.

Soud pro výkon tohoto trestu zařadil obžalovaného v souladu s ustanovením § 56 odst. 3 tr. zákoníku do věznice s dohledem. Soud se domnívá, že k nápravě obžalovaného postačí tento nejmírnější typ věznice.

Soud dále uložil obžalovanému podle ust. § 73 odst. 1 tr.zákoníku trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 7 let. Za trestné činy spáchané v dopravě za současného porušení důležité povinnosti, je potřeba uložit též trest znemožňující později obžalovanému spáchat stejnou trestnou činnost, tedy trest zákazu činnosti, který bude spočívat v trestu zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu. Rovněž ustanovení § 151 tr. zákoníku na tento druh trestu pamatuje. Tento trest přitom mohl soud vyměřit ve výměře od 1 roku do 10 let, soud měl za to, že i zde rozhodně není na místě trest toliko výchovného charakteru a proto uložil trest v horní polovině zákonné výměry, obžalovaný totiž jel v úseku, kde je povolena rychlost 80 km/h rychlostí vyšší, způsobil dopravní nehodu s velmi závažnými následky a z místa nehody ujel. Nadto se obžalovaný v minulosti opakovaně dopouštěl přestupků spočívajících právě v nerespektování předepsané rychlosti.

Soud dále rozhodoval o nárocích poškozených, s nimiž se poškození připojili k trestnímu řízení.

Poškozený J. K. se připojil s nemajetkovou újmou ve výši 14.892.575,- Kč, s nárokem na náhradu nákladů spojených s péčí o jeho zdraví ve výši 17.290,70 Kč, náhradou

nákladů na zpracování znaleckého posudku e výši 14.000,- Kč, náhradou nákladů za poskytnuté právní služby spojené s řízením o opatrovnictví ve výši 7.139,- Kč a náhradou nákladů spojených s péčí o domácnost poškozeného ve výši 7.777,- Kč. Jednotlivé položky prostřednictvím zmocněnce doložil účenkami, fakturami, zprávami ČSSZ, PSSZ – LPS pro Prahu 5, lékařskými zprávami. Nárok na přiznání náhrady nemajetkové újmy je doložen znaleckým posudkem č. 250/5/16 ze dne 27.01.2016, a to ve výši 508.415,-Kč za bolestné, ztížení společenského uplatnění (dále jen ZSU) poškozeného dle Metodiky Nejvyššího soudu v souvislosti se škodní událostí ve výši 11.301.840,- Kč. Tento nárok byl rozšířen o částku 3.082.320,- Kč, když i soud je toho názoru, že základní částku stanovenou znalcem 10.274.400,- Kč je třeba navýšit o 40 %, neboť určující pro rozhodování o výši mimořádného zvýšení ZSU je hledisko přiměřenosti. Důraz na dodržení principu proporcionality mezi přiznanou výší náhrady za ZSU a způsobenou újmou na zdraví klade i ústavní soud, který svém nálezu ze dne 29.9.2005 III. US 350/03 mimo jiné konstatuje, že obecné soudy mají při posuzování mimořádnosti případu a zvýšení odškodnění určitý prostor k úvaze, jakého násobku použijí. Z hlediska ochrany ústavnosti však musí dbát na to, aby přiznaná výše náhrady za ztížení společenského uplatnění byla založena na objektivních a rozumných důvodech a aby mezi touto přiznanou výší (peněžní částkou) a způsobenou škodou (újmou) existoval vztah přiměřenosti. Za rozhodující se dle Ústavního soudu považuje: • Závažnost způsobené škody na zdraví, • Možnost vyléčení či eliminace způsobené škody na zdraví. Znaleckým posudkem z oboru zdravotnictví bylo prokázáno, že u poškozeného došlo k řadě nevratných zvláště závažných následků na zdraví, kdy vyléčení je zcela nemožné, což je v podstatě velmi dobře patné i laikovi z fotografií poškozeného založených na disketě u uplatnění nároku na náhradu škody. Soud tedy i za situace, kdy se v daném nálezu Ústavní soud zabýval mimořádným navýšením ZSU dle již neplatné vyhlášky č. 440/2001 Sb., je toho názoru, že jeho závěry lze aplikovat i nyní dle nové právní úpravy. K tomu vedlo soud následující. Poškozenému se stal závažný úraz v plně produktivním věku, měl děti, vnoučata, spoustu koníčků a zájmů, jako lyžování, brusle, kolečkové brusle, cyklistika, turistika, zahrádka, atd. Toto vzal soud za prokázané zejména fotografiemi poškozeného (před a po nehodě) založenými na CD ve spise.

S ohledem na výše uvedené soud v souladu s ustanovením § 228 odst. 1 tr.ř. uložil obžalovanému povinnost uhradit poškozenému J. K. nar. nemajetkovou újmu ve výši 14.892.575,- Kč a škodu ve výši 46.206,70 Kč.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. uložil obžalovanému povinnost uhradit poškozené společnosti škodu ve výši 204.357,- Kč, tak jak ji prokázala fakturami založenými ve spise.

Při rozhodování o nárocích na náhradu nemajetkové újmy nejbližších příbuzných poškozeného J. K. se soud řídil následujícími úvahami. Manželka D. K. a rodiče J. K. a M. K., syn J. K. a sestra D. K. byli jako nejbližší příbuzní zasaženi závažným poraněním poškozeného nejvíce. Poškozený byl v aktivním věku, výdělečně činný a utrpěl zranění takového charakteru, že přežívá pouze díky celodenní lékařské péči. Jediným podnětem, na který reaguje, je bolest. Pro většinu normálně uvažujících a cítících lidí je tato skutečnost natolik skličující, že by tento stav u svého blízkého hodnotili za následek „horší než smrt“. Pro ilustraci stačí si prohlédnout fotografie

poškozeného. S ohledem na takovýto zásah do jejich života, považuje soud v případě těchto nejbližších příbuzných, za přiměřenou částku schopnou alespoň částečně odškodnit jejich nemajetkovou újmu, částku stanovenou předešlým občanským zákoníkem v případě úmrtí příbuzného, kterou v mnoha ohledech v případě úmrtí přiznávají v trestním řízení soudy i nyní a Nejvyšší soud ČR takovéto částky přiznané v trestním řízení akceptuje. Se zbytkem nároku pak soud odkázal uvedené příbuzné na řízení ve věcech občanskoprávních. S celým nárokem odkázal na řízení ve věcech občanskoprávních soud vnuky J. K. – L. a P. a rovněž nevlastní dceru K. S. neboť má za to, že by bylo třeba vést v tomto směru další dokazování, které by neúměrně protáhlo a trestní řízení.

Podle § 228 odst. 1 tr.ř. tedy soud rozhodl, že je obžalovaný povinen zaplatit jako náhradu nemajetkové újmy

- poškozené D. K. nar. částku ve výši 240.000,- Kč,
- M. K. nar. částku ve výši 240.000,- Kč,
- J. K. nar. částku ve výši 240.000,- Kč,
- J. K. nar. částku ve výši 125.000,- Kč,
- D. K. nar. částku ve výši 125.000,- Kč.

S ohledem na výše uvedené podle § 229 odst. 2 tr.ř. poškozené D. K. nar. M. K. nar. J. K. nar. J. K. nar. K. nar. a D. K. nar. soud odkázal se zbytkem jejich nároku na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Vzhledem k výše uvedenému podle § 229 odst. 1 tr.ř. pak soud rozhodl, že se poškození L. K. nar. a P. K. nar. odkazují se svými nároky na náhradu nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních.

P o u ě n í : Proti rozsudku lze podat odvolání do 8 dnů ode dne doručení písemného vyhotovení tohoto rozsudku k Městskému soudu v Praze prostřednictvím soudu zdejšího. Právo podat odvolání nenáleží osobám, které se ho výslovně vzdaly. Odvolání musí být ve stejné lhůtě odůvodněno tak, aby z něho bylo patrné, v jakých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo, jsou odvoláním vytýkány.

Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obviněného. Poškozený může podat odvolání proti výroku o náhradě škody, nebo proti tomu, že takový výrok učiněn nebyl. Obžalovaný je oprávněn podat odvolání pro nesprávnost výroku, který se jej přímo dotýká. Odvolání lze opřít o nové skutečnosti a důkazy.

V Praze dne 11. května 2016

Ing. Mgr. Hana Chaloupková
samosoudkyně

Za správnost: