

Mezioborový kongres

DOPRAVNÍ ÚRAZOVOST ZNALECTVÍ V ČESKÉ REPUBLICĚ

VOZIDLO JAKO ZBRAŇ



Pomáhat a chránit

Dopravní nehoda se smrtelným zraněním

Podle protokolu o nehodě v silničním provozu došlo dne 04.10.2018 v 17:40 hod. na silnici II. třídy k dopravní nehodě mezi osobním vozidlem Volvo a osobním vozidlem Fiat. K dopravní nehodě došlo tak, že řidič osobního vozidla Volvo při průjezdu pravotočivou zatáčkou dostal smyk, který nezvládl, s vozidlem přešel do protisměrné části vozovky, kde přijíždělo vozidlo Fiat a v jeho jízdním pruhu došlo k čelnímu střetu vozidel. Po dopravní nehodě bylo vozidlo Fiat odhozeno vpravo mimo komunikaci do pole, kde zůstalo v konečném postavení na kolech, vozidlo Volvo pokračovalo v rotaci ve směru jeho původní jízdy, při tom došlo k utržení motoru, který zůstalo na vozovce a vozidlo Volvo vyjelo vpravo do pole, kde zůstalo stát v konečném postavení. Při dopravní nehodě došlo ke smrtelnému zranění řidičky vozidla Fiat. Řidič vozidla Volvo utrpěl těžké zranění.



LEGENDA:

VBM - postavení totální stanice GPI 122L.

PBM A - Sloup el. vedení č. 88 (počet měření: 1; měř. č. 1- 1).

PBM B - Sloup el. vedení č. 87 (počet měření: 1; měř. č. 2- 2).

PBM C - Střed betonové skruže (počet měření: 1; měř. č. 3- 3).

STOPA 1 - Smyková stopa od vozidla Volvo (počet měření: 11; měř. č. 4- 14).

STOPA 2 - Smyková stopa vozidla Volvo (počet měření: 7; měř. č. 15- 21).

STOPA 3 - LP kolo s uchycením vozidla Fiat (počet měření: 1; měř. č. 22- 22).

STOPA 4 - LP pneumatika vozidla Fiat (počet měření: 1; měř. č. 23- 23).

STOPA 5 - Větší koncentrace dilů a úlomků z vozidel (počet měření: 2; měř. č. 24- 25).

STOPA 6 - Olejová skvrna (počet měření: 2; měř. č. 26- 27).

STOPA 7 - Rycí stopa - pravděpodobné místo střetu (počet měření: 4; měř. č. 28- 31).

STOPA 8 - Větší koncentrace dilů a úlomků z vozidel (počet měření: 2; měř. č. 32- 33).

STOPA 9 - Víko motoru vozidla Volvo (počet měření: 4; měř. č. 34- 37).

STOPA 10 - Dřecí stopa vozidla Volvo (počet měření: 4; měř. č. 38- 41).

STOPA 11 - Blokovací stopa přechází ve stopu rycí (počet měření: 3; měř. č. 42- 44).

STOPA 11 - Blokovací stopa přechází ve stopu rycí (počet měření: 4; měř. č. 92- 95).

STOPA 12 - Rycí stopa přechází ve stopu blokovací (počet měření: 6; měř. č. 45- 50).

STOPA 13 - Motor vozidla Volvo (počet měření: 4; měř. č. 51- 54).

STOPA 14 - Rycí stopa (počet měření: 2; měř. č. 55- 56).

STOPA 15 - Velká koncentrace oleje (počet měření: 9; měř. č. 57- 65).

STOPA 16 - Rycí stopa (počet měření: 2; měř. č. 66- 67).

STOPA 17 - Rycí stopa (počet měření: 1; měř. č. 68- 68).

STOPA 18 - Směrový sloupek Z 11a (počet měření: 1; měř. č. 69- 69).

STOPA 19 - LP kolo vozidla Volvo (počet měření: 1; měř. č. 70- 70).

STOPA 20 - Směrový sloupek Z 11b (počet měření: 2; měř. č. 71- 72).

STOPA 21 - Část LP dveří vozidla Volvo (počet měření: 4; měř. č. 73- 76).

STOPA 22 - Rycí stopa s obsahem velkého množství skla z vozidla Volvo (počet měření: 4; měř. č. 77- 80).

STOPA 23 - Vozidlo Volvo (počet měření: 5; měř. č. 81- 85).

STOPA 24 - Dily uložení kola (počet měření: 2; měř. č. 86- 87).

STOPA 25 - LP blatník vozidla Volvo (počet měření: 4; měř. č. 88- 91).

STOPA 26 - Vozidlo Fiat (počet měření: 2; měř. č. 96- 97).

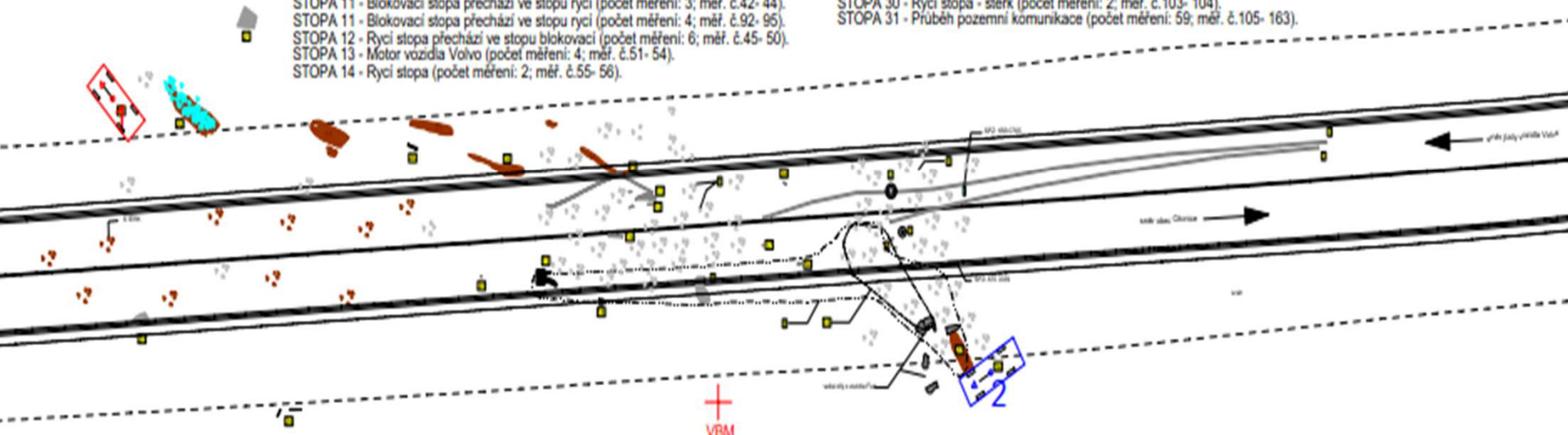
STOPA 27 - Rycí stopa od vozidla Fiat (počet měření: 2; měř. č. 98- 99).

STOPA 28 - Rycí stopa (počet měření: 2; měř. č. 100- 101).

STOPA 29 - Rycí stopa (počet měření: 1; měř. č. 102- 102).

STOPA 30 - Rycí stopa - stěrk (počet měření: 2; měř. č. 103- 104).

STOPA 31 - Průběh pozemní komunikace (počet měření: 59; měř. č. 105- 163).





06.09.2021



06.09.2021



23

06.09.2021



06.09.2021



23

06.09.2021



06.09.2021



06.09.2021



06.09.2021

Znalecký posudek Ing. Forman – analýza nehodového děje

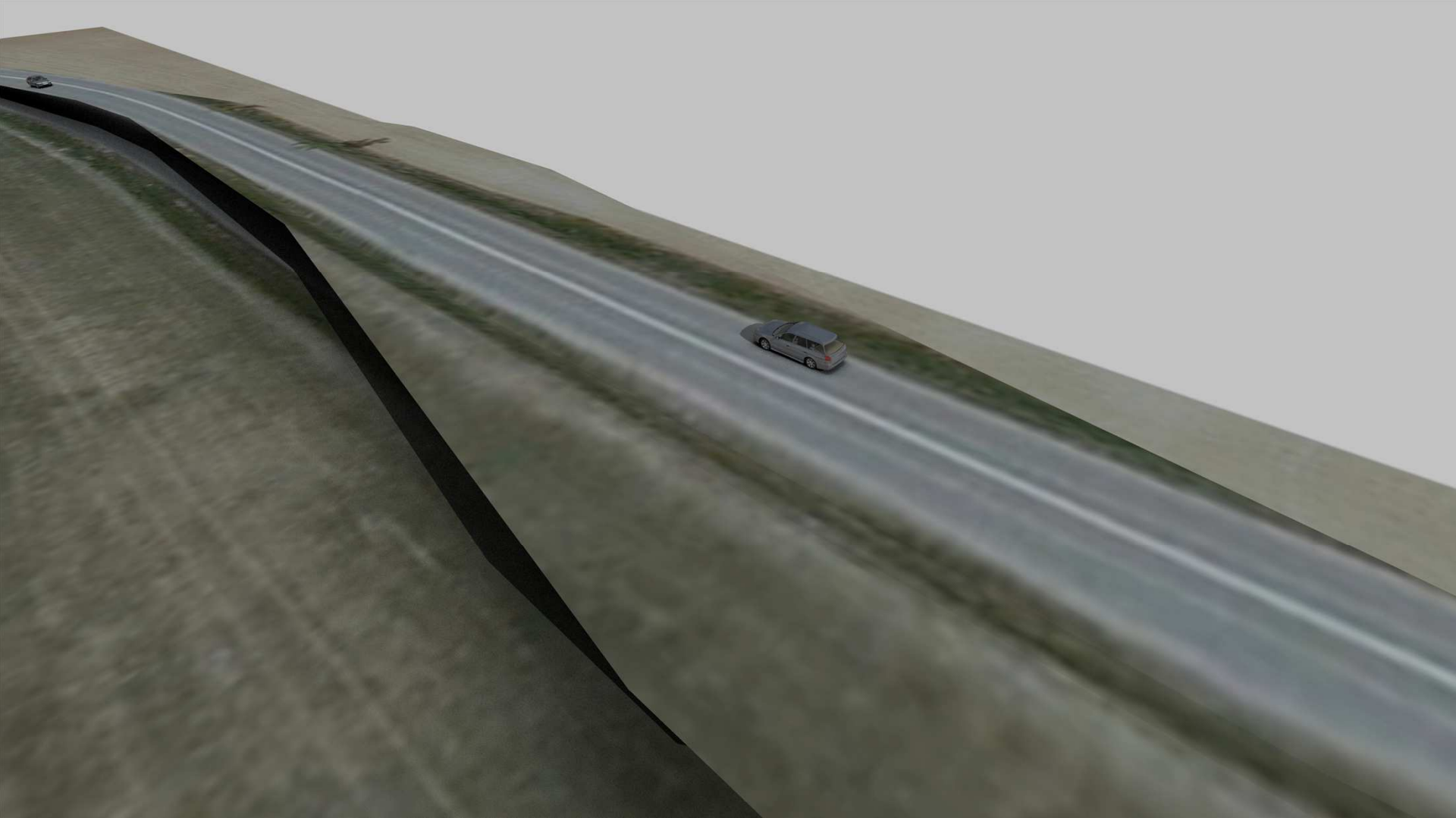
- Mezní rychlost průjezdu pravým směrovým obloukem (ve směru jízdy vozidla Volvo) byla vypočtena na $v_{mez} = 163 \text{ km/h}$
- Rychlost vozidla Volvo na počátku smykových stop (došlo ke ztrátě směrové stability) $v=179 \text{ km/h}$
- Střetová rychlost vozidla Volvo $v=176 \text{ km/h} - 10\%$
- Střetová rychlost vozidla Fiat $v=97 \pm 10\%$



Znalecký posudek Ing. Forman – technická příčina dopravní nehody

- **Z technického hlediska** lze spatřovat příčinu dopravní nehody ve způsobu jízdy řidiče vozidla Volvo. Řidič osobního vozidla Volvo překročil mezní rychlost průjezdu zatáčkou. Následkem toho vozidlo Volvo ztratilo směrovou stabilitu a již nekontrolovatelně řidičem náhle vjelo do protisměrného jízdního pruhu, kde se střetlo s protijedoucím vozidlem Fiat.
- Z provedeného výpočtu nehodového děje vyplynulo, že řidička vozidla Fiat střetu s osobním vozidlem Volvo **nemohla zabránit**. V čase **0,4s** před střetem jelo vozidlo Volvo ve svém (v pravém) jízdním pruhu a začalo ztrácet směrovou stabilitu (smyk).
- Řidič vozidla Volvo střetu **mohl zabránit** za předpokladu, že by projížděl daným úsekem rychlostí, která by byla pod hranicí mezní rychlosti průjezdu zatáčkou. Při rychlosti **90km/h** by k dopravní nehodě nedošlo, řidič by bezpečně projel daným úsekem v pravém (svém) jízdním pruhu.









Další okolnosti případu

- Řidič vozidla Volvo měl v době dopravní nehody platný zákaz činnosti spočívající v ZŘMV, který nabyl účinnosti 26.9.2018
- Řidič vozidla Volvo měl v době dopravní nehody 11 záznamů v EKŘ
- Řidič vozidla Volvo měl po dopravní nehodě pozitivní dechovou zkoušku, odborným měřením byla zjištěna hladina alkoholu v krvi **0,72 ‰**, u řidiče byl proveden opakovaný odběr krve (pro zpětný přepočít) a znaleckým posudkem z oboru toxikologie byla řidiči vozidla Volvo stanovena hladina alkoholu v krvi v době nehody, která odpovídala stavu vylučujícímu způsobilost
- Dne 17.1.2019 bylo vydáno usnesení o zahájení trestního stíhání řidiče vozidla Volvo pro přečiny usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1, odst. 3 TZ, ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) TZ a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 odst. 1 písm. a) TZ

KONEC?



Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 1094/2013

Zákonný znak trestného činu obecného ohrožení podle § 272 tr. zákoníku spočívající v tom, že pachatel „vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví“ lze naplnit nejen tím, že větší počet osob (nejméně sedm – viz č. 39/1982 Sb. rozh. tr.) je konkrétně a bezprostředně ohrožen ve stejném okamžiku, nýbrž i tehdy jsou-li takto ohroženy v krátkém časovém intervalu postupně, jediným souvislým nedělitelným jednáním pachatele. Taková situace může spočívat např. v tom, že pachatel jako řidič osobního motorového vozidla během pronásledování policejními vozidly jede v centru města i mimo obec extrémně nepřiměřenou vysokou rychlostí, touto rychlostí na červené světelné znamení projede několik frekventovaných křižovatek, předjíždí vozidla z různých stran, a to i v odstavném pruhu, dále pak znenadání opakovaně zabrzdí se snahou vyvolat hromadnou kolizi ostatních vozidel apod., **příčemž v souhrnu těchto okolností vytvoří stav živelnosti a záměrně jej udržuje.**



Další okolnosti případu - pokračování

- Dne 7.3.2019 byla věc po konzultaci s KSZ postoupena dle věcné příslušnosti (§ 17 TŘ) SKPV KŘ Jmk
- Dne 06. 06. 2019 provedl vyšetřovatel SKPV KŘ Jmk změnu právní kvalifikace (dle §160 odst. 6 TŘ), řidič vozidla Volvo byl nadále trestně stíhán pro zvlášť závažný zločin obecné ohrožení dle § 272 odst. 1, odst. 2 písm. d) TZ a přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle §337 odst. 1 písm. a) TZ



Z výpovědí svědků

Svědek č. 1 (první předjížděný)

Jel ve směru od obce M na obec C rychlostí asi 100 km/h za vozidlem svědka č. 2; asi 300 m před obcí C v zatáčce ho dojelo velmi rychle jedoucí vozidlo Volvo, které ho začalo v nepřehledném úseku předjíždět; v tu dobu v protisměru přijíždělo vozidlo svědka č. 3; on i vozidlo před ním musel prudce brzdit, aby se Volvo čelně nestřetlo s protijedoucím vozidlem a stačilo se zařadit.

Svědek č. 2 (druhý předjížděný)

Jel ve směru od obce M na obec C rychlostí asi 90 km/h, ve vozidle s ním cestoval jeho syn; v zatáčce asi 300 m před obcí C jej začalo předjíždět vozidlo Volvo, když se v protisměru objevila dvě vozidla; musel s vozidlem prudce brzdit a vyjet ke krajnici a Volvo se zařadilo těsně před jeho vozidlo; podle jeho odhadu se Volvo v okamžiku předjíždění pohybovalo rychlostí 120 až 130 km/h.

Svědek č. 3 (první protijedoucí)

Jel ve směru od obce C na obec M rychlostí cca 70 až 80 km/h, ve vozidle s ním jeli dva synové; asi 200 m za obcí C uviděl ve vzdálenosti cca 100 m před sebou protijedoucí vozidlo, které bylo předjížděno velmi rychle jedoucím vozidlem Volvo; musel velmi intenzivně brzdit a najet na krajnici, aby se čelně nestřetl s vozidlem Volvo, jehož rychlost odhadoval na více než 100 km/h; protijedoucí Volvo se zařadilo do svého jízdního pruhu cca 5 až 10 m před ním.



Z výpovědí svědků

Svědék č. 4 (druhý protijedoucí)

Jel ve směru od obce C na obec M za vozidlem svědka č. 3 rychlostí asi 70 km/h; v protisměru viděl velmi rychle jedoucí vozidlo Volvo, které předjíždělo dvě jiná vozidla; rychlost Volva odhadoval na cca 150 km/h; vozidlo před ním (svědek č. 3) začalo náhle zpomalovat a vyjíždět ke krajnici, proto musel rovněž intenzivně brzdit; Volvo se zařadilo do svého jízdního pruhu asi 20 m před vozidlem, které jelo před ním.



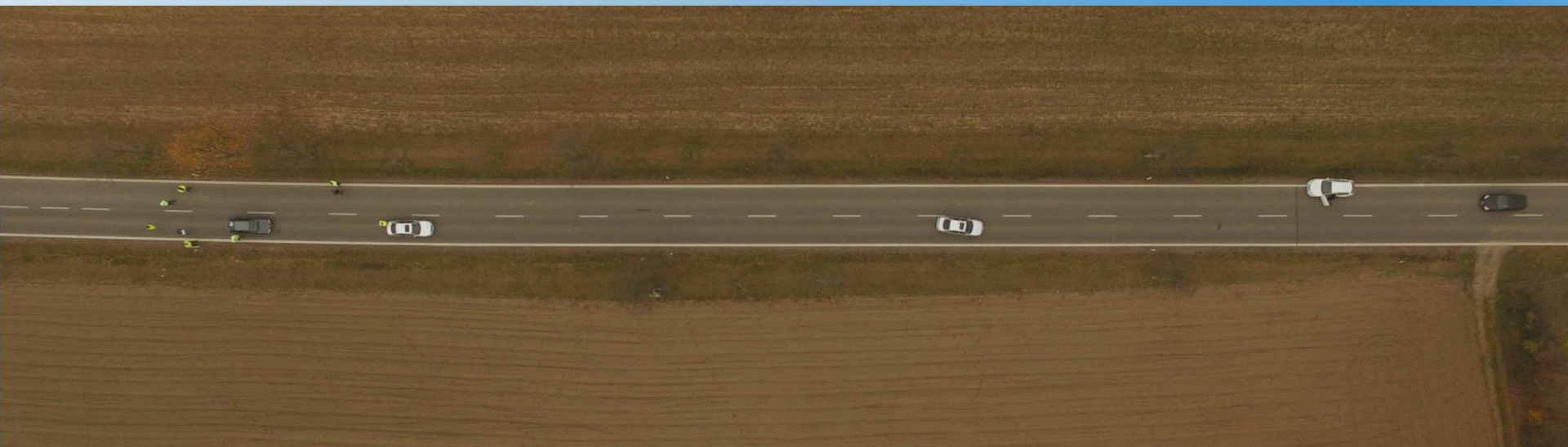
Prověrka na místě dle § 104e TŘ

Cíl úkonu:

1. Za přítomnosti svědků upřesnit, případně doplnit údaje důležité pro trestní řízení, které se vztahují k místu vyšetřované události, a to konkrétně:
 - a) upřesnit místo na komunikaci, kde došlo k předjetí svědků události obviněným
 - b) stanovit vzájemnou polohu všech zúčastněných vozidel v době, kdy daný svědek zaregistroval přítomnost vozidla obviněného při předjíždění a současně zjistit výhledové poměry z vozidla obviněného v tomto okamžiku,
 - c) stanovit vzájemnou polohu všech zúčastněných vozidel v době, kdy daný svědek viděl vozidlo obviněného, kdy se tento zařadil před předjížděná vozidla.
2. Zjistit místo, kde svědek č.1 naposledy viděl vozidlo obviněného v obci C, než se vzdálilo z jeho dohledu.

V rámci úkonu byly upřesňovány výpovědi čtyř svědků.

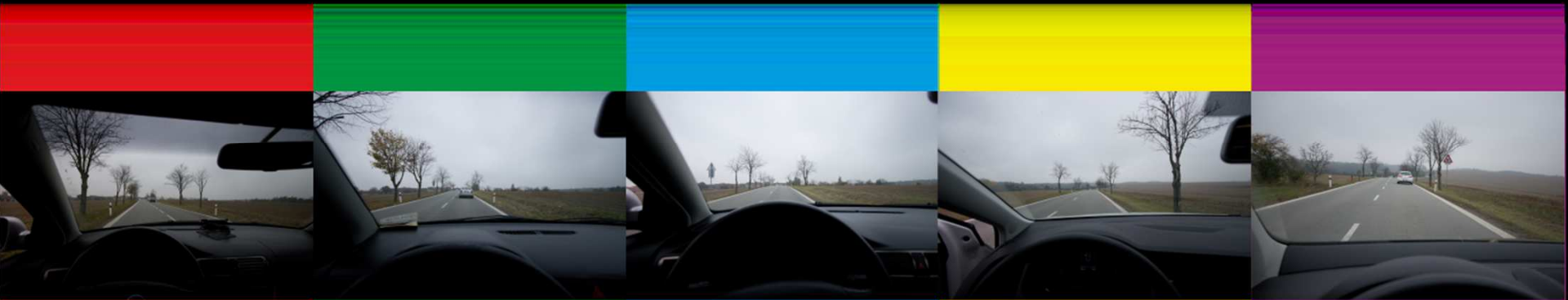






06.09.2021





1 - vozidlo Škoda Superb I 2 - vozidlo Škoda Octavia II.. 3 - vozidlo Škoda Superb I 5 - vozidlo svědka 4 - vozidlo Volkswagen Golf V



Znalecký posudek ÚSI VUT v Brně – otázky znalci

- Na základě předloženého spisového materiálu proveďte celkovou analýzu pohybu vozidla Volvo, a to od vyjetí od benzínové čerpací stanice v obci M až do střetu s protijedoucím vozidlem Fiat, pokud shledáte postupy a závěry ve znaleckém posudku Ing. Formana, který provedl analýzu střetu vozidel Volvo a Fiat, správné, tak se již nezapývejte řešením střetu vozidel.
- Z technického hlediska posuďte, zda řidič vozidla Volvo při předjíždění vozidel Škoda Octavia a Škoda Superb dodržel bezpečný odstup od těchto vozidel a dále předjížděl v místě, kde měl pro předjíždění dostatečný rozhled pro bezpečné předjetí.
- Z technického hlediska posuďte, zda řidič vozidla Volvo při předjíždění vozidel Škoda Octavia a Škoda Superb a při následném zařazení zpět do svého jízdního pruhu dodržel bezpečnou vzdálenost od vozidel, před která se zařazoval, a současně bezpečnou vzdálenost od vozidel Seat Leon a Opel Combo, která přijížděla v protisměru.
- Z technického hlediska posuďte, zda řidič vozidla Volvo po celou dobu jízdy, tedy od vyjetí od benzínové čerpací stanice v obci M až do střetu s protijedoucím vozidlem Fiat jel přiměřenou rychlostí s ohledem na profil komunikace (zatáčky, horizonty) a její charakter.



Ze znaleckého posudku – vzájemná poloha vozidel na začátku předjíždění



Svědék č. 3



Svědék č. 4



Ze znaleckého posudku – vzájemná poloha vozidel na konci předjíždění



Svědék č. 2



Svědék č. 3



Technická přijatelnost výpovědí svědků

Posouzením vzájemných poloh vozidel, zjištěných při prověrce na místě na základě výpovědí svědků a analýzou možného pohybu vozidel během předjížděcího manévru vozidla Volvo bylo zjištěno, že některé z výpovědí byly zatíženy subjektivní chybou a některé vzájemné polohy neodpovídaly reálnému průběhu popisovaného předjížděcího manévru. Konkrétní hodnoty podélných a bočních odstupů vozidel nejsou v platné právní úpravě definovány a z jejich definice je ani kvantifikovat nelze. Ze všech výpovědí však vyplývaly podélné vzdálenosti mezi vozidly, které s ohledem na vysoké rychlosti vozidel není možné označit za bezpečné a je zřejmé, že řidiči předjížděných vozidel i vozidel v protisměru byli nuceni náhle měnit rychlost jízdy, popř. i vyhýbat vpravo na krajnici.

Bezpečné vzdálenosti není možné přezkoumatelným způsobem konkrétně kvantifikovat. Vzhledem k tomu, že ostatní účastníci cítili potřebu brzdit, popř. i vyhýbat vpravo na krajnici, tedy subjektivně vzdálenosti nevnímali jako bezpečné, lze konstatovat, že nebyly dostatečné pro provedení bezpečného manévru předjíždění, tedy takového, kdy by nebyli ohroženi, popř. ani omezeni řidiči vozidel předjížděných i protijedoucích.



Vyšetřovací pokus dle § 104c TŘ

Cíl úkonu:

1. Zjistit čas, za který vozidlo při dodržení zákonem povolených rychlostí urazí trasu od výjezdu z ČS u obce M do začátku nehodového děje DN vozidel Volvo a Fiat.
2. Projet celý úsek od ČS u obce M až do místa střetu vozidel Volvo a Fiat rychlostí jízdy, na hranici technických možností vozidla a jeho řidiče.

Při zkušební jízdě „maximální“ možnou rychlostí jízdy byl celý úsek uzavřen, byl vyloučen veškerý provoz vozidel a po celé délce zajištěn policejními hlídkami. Zkušební vozidlo jelo s použitím zvláštního výstražného světla modré barvy doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením jako vozidlo s právem přednostní jízdy.





IPC





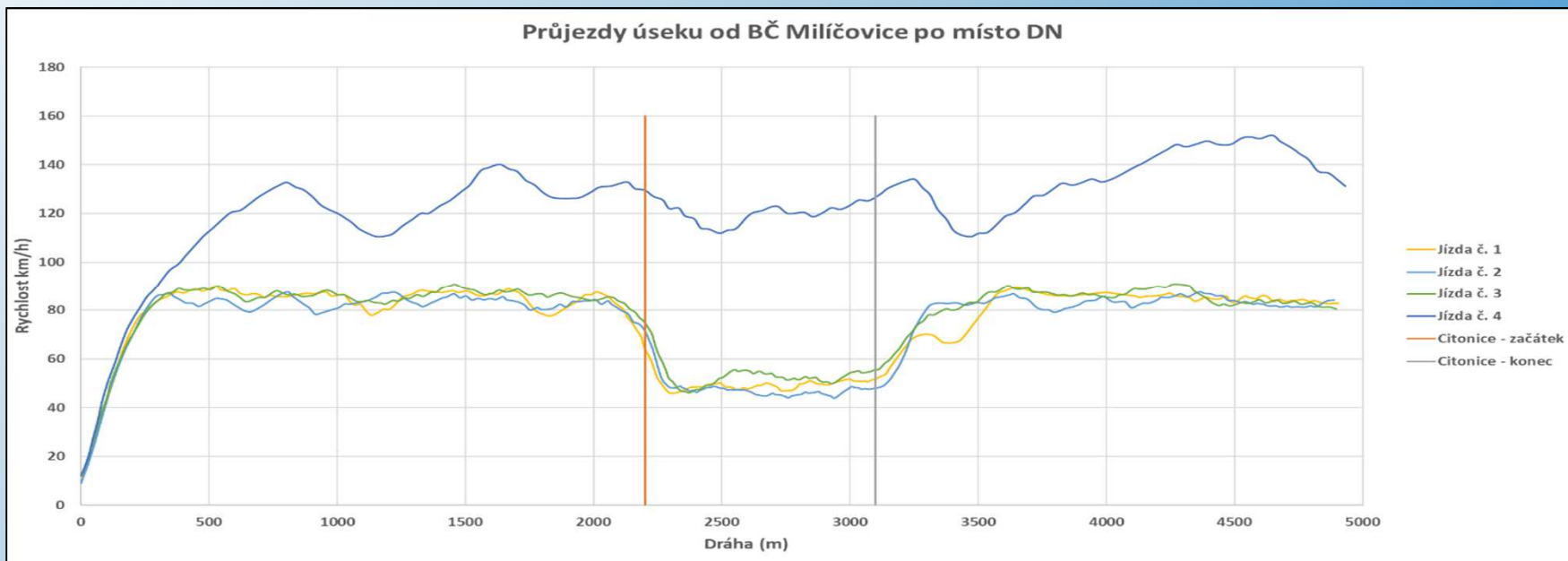
2018/10/04 16:50:37







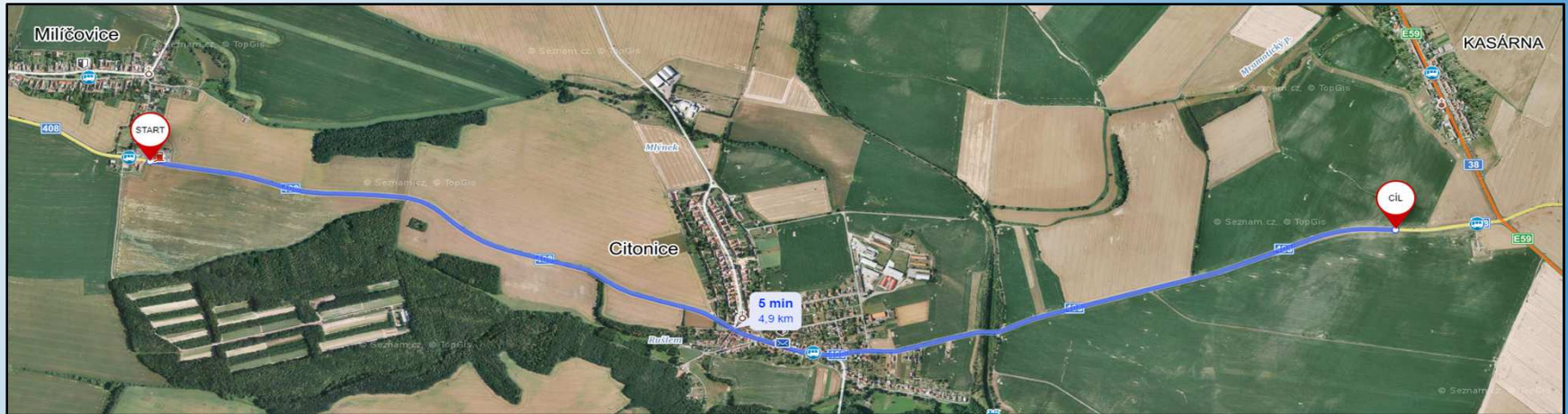
Vyhodnocení jízdních zkoušek



Z grafu je patrné, že v prvních třech jízdách se rychlost vozidla mimo obec pohybovala okolo hranice **90 km/h** a v obci C okolo rychlosti **50 km/h**. Tímto způsobem bylo možné daný úsek projet za cca 4 minuty. Při čtvrté jízdě se rychlost vozidla pohybovala po rozjezdu mezi cca 110 a 150 km/h. K nižším hodnotám klesla v obci C a v zatáčkách. Takovým způsobem bylo možné daný úsek projet za cca 2:30 minuty.



Vyhodnocení jízdních zkoušek



Jízda	Doba trvání cca (min:sec)	Průměrná rychlost (km/h)
Jízda č. 1	4:03	73
Jízda č. 2	4:07	71
Jízda č. 3	3:55	75
Jízda č. 4	2:24	123
Jízda vozidla Volvo	2:47	120



ZP ÚSI VUT Odpovědi na otázky

- Lze konstatovat, že vozidlo Volvo se od místa vyjetí od čerpací stanice do místa střetu pohybovalo velmi vysokou rychlostí, která významně převyšovala limity v místě stanovené. Jeho průměrná rychlost byla o cca 2/3 vyšší než průměrná rychlost dosažená při průjezdu daným úsekem za dodržení rychlostních limitů. Takovou jízdu lze z technického hlediska označit za velmi nebezpečnou, protože s druhou mocninou rychlosti narůstá brzdná dráha vozidla, a tedy i možnost řidiče reagovat na případný náhlý podnět. S druhou mocninou rychlosti také roste kinetická energie vozidla, tedy v případě nárazu dochází k výrazně větším důsledkům v podobě deformací vozidel a okolí a zranění osob. Rovněž vyjetí do protisměru a střet s vozidlem Fiat byly důsledkem vysoké rychlosti vozidla Volvo.
- Za rychlost přiměřenou charakteru a profilu komunikace lze označit rychlost stanovenou. Na tuto je zpravidla komunikace svým profilem (poloměry zatáček, podélné a příčné sklony) navrhována. Daný úsek vozovky bylo s vozidlem Volvo možné bezpečně projet i rychlostí vyšší, avšak za předpokladu, že by se na něm nevyskytovali ostatní účastníci silničního provozu. V daném případě vysoká rychlost vozidla Volvo výrazně omezovala ostatní účastníky, zejména ty protijedoucí, v odhadu rychlosti a vzdálenosti při manévru – pokud by jel ve svém pruhu a sám a po celou dobu nikoho nepředjížděl, ale to, že takovou rychlostí předjížděl, nelze považovat za přiměřené minimálně pro protijedoucí účastníky. Jím vytvořená nebezpečná situace neskončila dopravní nehodou jen včasnou a správnou reakcí ostatních účastníků.



ZP ÚSI VUT Odpovědi na otázky

- Vzniku nebezpečné situace před obcí C i následné DN mohl zabránit řidič vozidla Volvo. Pokud by jel rychlostí v místě stanovenou, neměl by důvod předjíždět vozidla, která se pohybovala obdobnou rychlostí, a ke vzniku nebezpečné situace by nedošlo. Pokud by uvedenou rychlost dodržel i po výjezdu z obce C, nedošlo by ke ztrátě jeho směrové stability, vyjetí do protisměru a střetu s vozidlem Fiat. Řidiči vozidel, která byla vozidlem Volvo předjeta, či se v daném místě a danou chvíli pohybovala v protisměru, reagovali brzděním a popř. vyhýbáním. V dané situaci tedy reagovali adekvátně a patrně pouze z důvodu jejich reakce nedošlo k DN již při tomto předjížděcím manévru řidiče vozidla Volvo. Řidička vozidla Fiat neměla možnost na vyjetí vozidla Volvo do jejího jízdního pruhu jakkoliv reagovat. Od vyjetí vozidla Volvo do jejího pruhu do okamžiku střetu uplynul kratší čas, než jaký potřebovala na jakoukoliv reakci.
- Z provedené analýzy pohybu vozidla Volvo od výjezdu z čerpací stanice M do místa střetu s vozidlem Fiat vyplývá, že způsob jízdy řidiče vozidla Volvo byl nebezpečný, ohrožoval či omezoval ostatní účastníky silničního provozu, a tedy vytvářel nebezpečné situace, z nichž kterákoliv mohla skončit dopravní nehodou. Není otázkou k posouzení technickým znalcem zabývat se vlivem alkoholu v krvi řidiče vozidla Volvo. Z výzkumů, prováděných na ÚSI VUT, však vyplývá mj. prodloužení reakční doby řidiče, který je pod vlivem alkoholu. Delší reakční doba v kombinaci s vysokou rychlostí vytváří jednoznačný potenciál ke vzniku kritických situací.



Rozsudek KS v Brně

Brněnský krajský soud rozhodl dne 4. 12. 2020 v případě tragické nehody, která se odehrála v říjnu 2018 na Znojemsku. Viníkem je podle verdiktu devětadvacetiletý Stanislav S., protože řídil opilý a boural. V protijedoucím voze zemřela řidička. Obžalovaný dostal 11,5 roku vězení a desetiletý zákaz řízení.

„Obžalovaný úmyslně ve vysoké rychlosti, která v daném místě překračovala o dvě třetiny povolené limity, ohrožoval nejméně čtyři ostatní řidiče riskantním předjížděním a byl si vědom, že může způsobit vážnou hromadnou nehodu,“ uvedl v rozsudku předseda senátu Martin Vrbík.

Obžalovaný S. ve Volvu podle rozsudku v pravotočivé zatáčce za Citonicemi vjel v rychlosti 179 km/h do protisměru a čelně se srazil s Fiatem, který řídila padesátiletá žena. Ta podle znalců neměla šanci srážku přežít. „Utrpěla dvojnásobnou trhlinu srdce a další vážná zranění, kterým na místě podlehla. Obě auta byla po střetu odhozena do pole a urvaný motor Volva vletěl zpět na silnici, kde zůstal ležet,“ popsal tragédii soudce.

Zatím nepravomocný rozsudek vyšel vstříc návrhu žalobkyně na trest v horní polovině trestní sazby. „Obžalovaný, který má jako neukázněný šofér 11 záznamů v kartě řidiče, si počínal jako blázen, jako pirát, jako vrah,“ odůvodnil Vrbík 11,5 roku za mřížemi.



Rozsudek VS v Olomouci

Olomoucký vrchní soud 18. března 2021 potvrdil trest 11,5 roku vězení devětadvacetiletému Stanislavu S. za tragickou nehodu u Milíčovic na Znojemsku, při které v říjnu 2018 zemřela padesátiletá žena. Podle rozsudku také nesmí deset let usednout za volant.

Podle soudu je Sochna řidičem značně neukázněným, kvůli svým předchozím jízdám v autě či na motorce měl již několik záznamů. O řidičské oprávnění přišel krátce před nehodou kvůli jízdě pod vlivem drog. **„Přestupky neustále gradovaly, až vyústily v tento tragický následek. Ukládaný trest odpovídá smrtelnému následku, plní i jistou generální prevenci. Musí být vyslán jasný signál, že takové jednání na silnicích nebude tolerováno,“** uvedl soudce Daniel Plšek. **„Je vysoce nebezpečný řidič, proto mu byl uložen i trest zákazu řízení na maximální možnou dobu,“** uvedl soudce.

„U tohoto případu je zcela na místě, aby trest byl uložen jako generální prevence. Doslova mi tuhla krev v žilách, když jsem četl skutkový děj. Nikdo ze zde přítomných by nechtěl být jako řidič v blízkosti obžalovaného,“ doplnil žalobce. Kvalifikaci obecného ohrožení potvrdil i vrchní soud. **„Živelnost je zde jednoznačně dána, auto se stalo neřízenou střelou,“** doplnil soudce Plšek s tím, že na úseku 4,9 kilometru za necelé tři minuty řidič ohrozil v různých vozidlech šest lidí, usmrtil řidičku a ohrozil cyklistu.



Závěr

- Usnesení NS ČR sp. zn. **8 Tdo 945/2018** – odmítnuto dovolání obviněného proti rozsudku KS v Praze, kterým byl uznán vinným zločinem obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 alinea první, odst. 2 písm. d) tr. zákoníku, za nějž byl odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání devíti let a dále mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu devíti let. (Vybržd'ování D1-1 x smrtelné zranění, 3 x těžká újma, 1 x ublížení na zdraví).
- Usnesení NS ČR sp. zn. **3 Tdo 561/2020** - odmítnuto dovolání obviněného proti rozsudku MS v Praze, kterým byl uznán vinným zločinem obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 alinea první, odst. 2 písm. d) tr. zákoníku, za nějž byl odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání devíti let a dále mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu devíti let. („šílená“ jízda, pod vlivem „A“ + „OPL“, najetí do skupiny osob)
- **Lze odůvodněně očekávat, že odsouzený Stanislav S. podá dovolání k NS ČR, doufejme, že i jeho případ popsaný v mém příspěvku bude posouzen obdobně jako dva výše uvedené.**



Děkuji za pozornost

Autoři:

plk. Ing. Bc. Ivo Stáňa, e-mail: ivo.stana@pcr.cz, ivo.stana@usi.vutbr.cz

nprap. Zdeněk Audy, e-mail: zdenek.audy@pcr.cz

nprap. Radek Fila, e-mail: radek.fila@pcr.cz

Se souhlasem a za spolupráce:

JUDr. Iveta Eichlerová, KSZ Brno

kpt. Bc. Dušan Hlaváč, PČR SKPV KŘ Jmk Brno

Ing. Albert Bradáč, Ph.D za ÚSI VUT v Brně

Ing. Jiří Forman, znalec Znojmo

