

Na Vašeho klienta byla podána obžaloba proto, že podle státního zástupce:

Dne 30. dubna 2014 kolem 18:55 hodin v katastru obce C. okres Z., na silnici II. třídy č. X v km 61,068 mezi obcí C. a silnicí I. třídy č. X jako řidič jízdní soupravy, složené z nákladního motorového vozidla S., registrační značky XXX s připojeným návěsem S., registrační značky XXX, za obcí C. započal předjíždět v jeho směru jízdy jedoucí osobní vozidlo S., v době kdy začal přejíždět do protisměrného jízdního pruhu ohrozil, ve stejném směru jízdy jedoucího řidiče motocyklu R., nar. XX, jedoucího na motocyklu K., registrační značky XXX, který již započal předjíždět soupravu, kdy řidič R. na vzniklou situaci z důvod hrozícího nebezpečí, ve snaze zabránit bočnímu střetu s jízdní soupravou vozidel reagoval tak, že s motocyklem K. začal uhýbat k levému okraji vozovky, kdy následně došlo k jeho vyjetí s motocyklem přes krajnici vlevo, mimo pozemní komunikaci do silničního příkopu, kde havaroval, přičemž spolujezdkyně B., nar. XXX utrpěla zranění a to zlomeninu 2. - 9. žebra vlevo, zhmoždění levé plíce, pourazově volný vzduch v levé pohrudniční dutině, zlomeninu 6. krčního obratle, zlomeninu 3. hrudního obratle, zlomeninu levé lopatky, zlomeninu zevního kloubního výběžku pravé kosti holenní, přičemž doba léčení trvala nejméně 3 měsíce, podstatné omezení v obvyklém způsobu života překročilo hranici 6 týdnů, čímž porušil důležité povinnosti řidiče uložené mu se smyslu ustanovení §§ 4 písm. a) b), § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění.

Státní zástupce tento skutek kvalifikoval jako těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku. Soud Vás nevyrozuměl o tom, že by uvažoval o změně právní kvalifikace.

Klient se považuje za nevinného. Pracuje jako řidič z povolání a jel již s prázdným nákladním vozem s bočnicemi zpátky do sídla zaměstnavatele. Projížděl přes obec C., kde předjížděl dvě pomalu jedoucí motorová vozidla, z nichž jedno za sebou táhlo míchačku. Za obcí C. je nepříjemné stoupání s „esíčkem“, tedy několika po sobě následujícími prudkými zatáčkami střídavě vlevo a vpravo, na jehož konci dojel pomalu jedoucí vozidlo, které chvíli před tím přijelo na silnici z vedlejší silnice mezi poli. Vozidlo jelo tak cca 70-80 km/h. Na konci esíčka pokračovala silnice táhlou pozvolnou levotočivou zatáčkou, a protože do protisměru bylo vidět na dlouhý úsek dopředu, rozhodl se klient vozidlo předjet. K dotazu předsedy senátu, jak přesně postupoval, uvedl, že nejprve se podíval do levého zpětného zrcátka, v němž nic neviděl, pak dal znamení o změně směru jízdy, přičemž zrcátko již dále nekontroloval, a začal vyjíždět do protisměru. Vozidlo jedoucí před ním předjel a pokračoval dál. Všiml si jen ve zpětném zrcátku, že řidič jím předjetého vozidla na něm zablikal a že na silnici byl zvržený prach, měl však za to, že jej zvrátilo jeho nákladní vozidlo, a blikání považoval za reakci vozidla na předjíždění. Žádný motocykl neviděl, a když jej o několik kilometrů dále zastavila silniční hlídka, nevěděl vůbec proč.

K dotazu státní zástupkyně klient řekl, že nemůže litovat toho, co se stalo, protože za to nemohl, kdyby však věděl, že za ním skončil motocykl v příkopu, samozřejmě by zastavil a pomohl jeho osádce.

K Vašemu dotazu výslovně uvedl, že ani při předjíždění jeho vozidlo nemohlo překročit rychlost 90 km/h, neboť má nainstalovaný omezovač rychlosti. Kamion řídí asi deset let, dosud žádnou dopravní nehodu nezpůsobil, má pouze několik záznamů v kartě řidiče související s přestupky v dopravě, které se mu podařilo „nasbírat“ v souvislosti s výkonem svého povolání. Řidičský průkaz však samozřejmě má. Když řídí, průběžně sleduje stav za sebou, to považuje za standardní a samozřejmou součást řízení. Dělá to tak, že se co chvíli podívá postupně do obou zrcátek, nejdřív levého, pak pravého. Před obcí C. žádné vozidlo jedoucí za ním neregistroval, ani po výjezdu z této obce či před zahájením předjížděcího manévru.

Poškozená vypověděla, že jela se svým tehdejším přítelem na motocyklu jako spolujezdkyně. Dívala se mu přes pravé rameno. V obci C. předjeli pomalu jedoucí osobní vozidlo a pak ještě jedno, které za sebou něco táhlo. Za obcí C. je stoupání do „esíčka“, jímž projeli a na jeho konci přijeli za pomalu jedoucí nákladní vozidlo. Jeli těsně za ním, tak pět metrů. Řidič motocyklu nejprve najel až k pravé krajnici, přičemž poškozená viděla, že před nákladním vozidlem jede ještě jedno, osobní. Řidič motocyklu zapnul znamení o změně směru jízdy a začal předjíždět nákladní vůz tak, že výrazně zrychlil, začal se od pravé krajnice přemísťovat ke střední čáře, kterou přejel, a dostal se na úroveň zadního konce nákladního vozu. Ke zděšení poškozené se ovšem přední část nákladního vozu již rovněž přemísťovala do protisměru a návěs ji začal následovat. To motocykl začalo vytlačovat z vozovky, přičemž v té době byl již motocykl na úrovni asi poloviny nákladního vozu. Řidič motocyklu zareagoval tak, že sjel do příkopu u protisměrného jízdního pruhu, v němž pokračoval v jízdě a snažil se asi dvakrát či třikrát neúspěšně vyjet z něj zpět na vozovku. Po posledním pokusu motocykl podklouzl a kolidoval se stromem u příkopu, v důsledku čehož utrpěla poškozená zranění, které si vyžádalo několikátýdenní hospitalizaci, přes půl roku musela nosit korzet (tzv. „krunýř“) pro fixaci zlomenin žeber a obratlů. Dodnes má z celé události psychické trauma, a ačkoliv předtím žila bujným společenským životem, dnes se zavírá doma a má deprese. K dotazům předsedy senátu uvedla, že si nevybavuje, že by nákladní vůz dával znamení o změně směru jízdy. Podle svědkyně za nehodu může řidič kamionu, protože motocykl vytlačil. Vzdálenost mezi motocyklem a nákladním vozem byla malá, jeli těsně za ním, tak pět, možná deset metrů. Jestli došlo mezi vozidly ke kontaktu, neví. K Vašemu dotazu uvedla, že svou odpovědí nechtěla říct, že nákladní vůz určitě znamení o změně směru jízdy nedával, je to možné, nicméně ona si na takový detail již nepamatuje. K dalšímu Vašemu dotazu odpověděla, že při určení vzdálenosti mezi motocyklem a nákladním vozem vycházela z toho, že byli prostě opravdu blízko, prostor mezi nimi byl malý.

Poškozená se již v přípravném řízení připojila s nárokem na náhradu nemajetkové újmy spočívající v psychickém traumatu, které od doby nehody má, ve výši 1,500.000,- Kč.

Řidič motocyklu uvedl, že v obci C. předjížděl nějaká dvě vozidla, z nichž jedno mělo tahač, a za obcí C., kde je stoupání v tzv. „esíčku“ dojel pomalu jedoucí nákladní vůz, za nímž udržoval vzdálenost cca 100 metrů. Je velmi zkušený a obratný řidič motocyklu. Jelikož cesta následovala táhlou, rovnou a přehlednou levotočivou zatáčkou do mírného stoupání, rozhodl se kamion předjet, protože kamion jel rychlostí tak cca 70 km/h. To provedl tak, že se nejprve přemístil k pravé krajnici, což učinil proto, aby se řidiči kamionu ukázal v pravém zpětném zrcátku. Zde si také všiml vozidla jedoucího před kamionem. Pak dal blinkr a začal se přemísťovat od pravé krajnice do protisměrného pruhu, přičemž zrychlil. Když se dostal na úroveň zadního konce boku kamionu, všiml si, že přední část kamionu vjíždí do protisměrného pruhu následován i zadní částí, přičemž díky akceleraci byl tou dobu již na úrovni cca středu návěsu kamionu, který jej začal vytlačovat. Svědek je vynikající řidič, s touto situací by si snadno poradil, nicméně došlo ke kolizi zadní bočnice a pravého říditka jeho motocyklu, což motocykl rozkmitalo, v důsledku čehož vjel svědek do příkopu. Pokoušel se motocykl dostat pod kontrolu a vyjet zpět na silnici, nicméně rozkomíhaný motocykl mu to už neumožnil. Při posledním pokusu vjet zpět na silnici dostalo přední kolo smyk, motocykl se položil a setrvačností ve značné rychlosti kolidoval se stromem u příkopu. Nákladní vozidlo pokračovalo ve své jízdě. Podle názoru svědka může za nehodu řidič kamionu, protože do něj ťukl, čímž motocykl ztratil stabilitu.

Řidič osobního automobilu vypověděl, že přijížděl z vedlejší silnice na hlavní silnici, která vede od obce C. Napojení na hlavní silnici je do tzv. „esíčka“, po němž následuje levotočivá mírná zatáčka. Když k hlavní silnici přijížděl, všiml si, že od obce C. se blíží kamion. Byl však ještě bezpečně daleko, navíc svědek věděl, že v „esíčku“ bude muset zpomalit, a tak na hlavní silnici vjel a pokračoval v jízdě. „Esíčkem“ jel pomalu, tak cca. 50 km/h, přičemž po jeho opuštění zrychlil na cca 85 - 90 km/h.

Kamion jel podle jeho názoru jako blázen, dojel jej již na úrovni „esíčka“ a tlačil se na něj i po vyjetí z něj. Kamion ho začal předjíždět, když si svědek všiml, že kamion tou stejnou dobou předjížděla motorka. Kamion ji vytlačil ze silnice, podle svědka kamion do motorky ťukl, a ta sjela do příkopu. Kamion jel nerušeně dál, svědek na něj blikal, ale kamion nezastavil. Svědek zastavil své vozidlo a šel se podívat, jestli se osobám jedoucím na motocyklu nic nestalo a zavolał policii. Jezdec byl v pořádku, jeho spolujezdkyně ovšem ležela pod stromem, do něž motorka narazila, a nemohla se skoro hýbat, měla velké bolesti. Podle názoru svědka za nehodu může řidič kamionu, protože jel jako blázen, a tak motorku vytlačil.

Řidiči vozidla v obci C. a vozidla, které vezlo míchačku, vypovídali v podstatě shodně tak, že vezli míchačku na stavbu, přičemž druhé vozidlo jelo jako doprovod. Jeli tak cca 40-45 km/h, někde na začátku obce C. je dojel nákladák a začal je předjíždět. Podle svědků jel rychle a docela hazardoval, protože předjel dvě vozidla, z nichž jedno ještě veze náklad, v obci, je podle nich riskantní. Nákladák následně ztratili z dohledu v důsledku charakteru komunikace v zastavěné obci. Na úrovni kulturního domu, což je zhruba za polovinou obce C., je předjížděl motocykl. Mezi tím, než je předjel nákladák, a tím, kdy je předjel motocykl, mohl uběhnout tak 5-10 minut. Motocykl jel také dosti rychle. K Vašemu výslovnému dotazu následně uvedli, že si nejsou vědomi, že by nákladní vozidlo někoho při předjíždění jejich vozidle ohrozilo.

Znalecký posudek, který předložil soudní znalec příbraný orgány činnými v trestním řízení, se zabýval průběhem dopravní nehody. Metodou tzv. zpětného odvíjení děje dospěl znalec k závěru, že k nehodě došlo v důsledku tzv. souběhu předjíždění, kdy se příčně po vozovce přemísťoval současně nákladní vůz a současně motocykl. Z dopravně-technického hlediska za nehodu mohl jednoznačně jízdní manévř řidiče nákladního vozu, který vytlačil z vozovky motocykl, jemuž nezbylo než sjet do příkopu, kde v důsledku vysoké rychlosti řidič motocyklu nezvládl bezpečně motocykl zastavit, a tak došlo ke kolizi se stromem. Z údajů získaných z tachografu bylo zjištěno, že nákladní vůz v době, v níž došlo k nehodě, jel cca 85-90 km/h. Znalec potvrdil, že nákladní vůz měl při předemětné jízdě zapnutý omezovač rychlosti na 90 km/h. Znalec při ústním doplnění znaleckého posudku uvedl, že i po vyslechnutí svědeckv na svých závěrech ničeho nemění, tato jsou s nimi v souladu. Ze znaleckého pohledu byla dopravní nehoda komplikovaná tím, že při ní nedošlo ke srážce vozidel, což je pro znalecké zkoumání zpravidla klíčové, neboť se od něj odvíjí zjišťování brzdnych drah, rychlosti vozidel, jejich vzájemné postavení atd. Zde však jediné objektivní stopy na vozovce představovaly až stopy po brzdne dráze motocyklu v místě, kde motocykl sjel z protisměrného jízdního pruhu do příkopu. Postavení vozidel předtím tedy nelze přesně určit, znalec vycházel toliko z poskytnutých svědeckv. Vzhledem k tomu, že motocykl nezastavil, ale pouze přibrzdil a v jízdě pokračoval v příkopu, nebylo možno přesně určit jeho rychlost v době nehody, bylo to však mezi 85 a 100 km/h.

K Vaším dotazům znalec uvedl,

- že tzv. výhledovými poměry se ve znaleckém posudku přímo nezabýval. Řidič kamionu by však nejpozději při zahájení přemísťovacího manévř musel motocykl vidět v levém zpětném zrcátku.
- Tzv. přednehodovým dějem se znalec rovněž nezabýval, neboť to neměl uloženo v zadání znaleckého posudku. Kdy a jak jednotlivá vozidla k místu nehody přijela, v jakém vzájemném postavení se nacházela na jejím počátku atd., tedy znalec neřešil.
- To, aby řidič osobního motorového vozidla viděl, že kamion, který jej předjíždí, je sám předjížděn motocyklem, považuje znalec za krajně nepravděpodobné vzhledem k charakteru komunikace v místě nehody, neboť by mu ve výhledu bránila kabina nákladního vozu.

- Akcelerace motocyklu je v porovnání s nákladním vozem několikanásobně rychlejší. Přesun motocyklu od pravé krajnice do středu vozovky na úroveň konce zadního boku nákladního vozu může trvat v závislosti na intenzitě akcelerace tak cca 2-4 sekundy.

- Jízda motocyklu za nákladním automobilem ve vzdálenosti cca 100 metrů před zahájením předjížděcího manévru je krajně nepravděpodobná, neboť v případě této vzdálenosti by řidič motocyklu při současném zahájení předjíždění osobního automobilu řidičem nákladního vozu ještě dokázal zareagovat a přibrzdit. Vzdálenost musela být tedy podstatně menší.

- Je rovněž prakticky vyloučeno, že by mohlo dojít ke kontaktu mezi nákladním vozem a řídítky motocyklu, neboť v takovém případě by se motocykl okamžitě rozkomíhal a přestal by být ovladatelný. Jeho řidič by tak nebyl schopen navést jej do příkopu, ale k pádu motocyklu by došlo již přímo na vozovce.

- Účelem dání znamení o změně směru jízdy je to, aby při předjíždění nemusel řidič předjížděcího vozidla kontrolovat situaci za vozidlem. Na Ústavu soudního inženýrství v Brně se dělaly pokusy, při nichž bylo zjištěno, že kontrola všech směrů kolem vozidla zabere řidiči asi tak dvě sekundy, což je tak dlouhý čas, že situace se v mezidobí může změnit, a tak kdyby musel řidič, který má v úmyslu předjíždět, kontrolovat všechny směry kolem vozidla, musel by po každé takové kontrole hned začít znovu a nikdy by vlastně nemohl předjížděcí manévr zahájit. Proto dává řidič znamení o změně směru jízdy před zahájením takového manévru a v jeho průběhu se musí soustředit již jen na směr přímo před vozidlem a po jeho pravé straně.

K dotazu zmocněnce poškozeného znalec uvedl, že na motocyklu ani bočnici nákladního vozu se žádné stopy po kontaktu nenašly, nicméně že při drobnějším kontaktu („tukuť“) by vzhledem k tomu, že konec řídítka byl gumový, žádné vrypy ani otěry nebyly znát. Přesto však znalec zopakoval, že má za prakticky nemožné, že by ke kontaktu došlo.

Znalecký posudek, který předložil soudní znalec přivolaný obhajobou, poukázal na stejné problémy při stanovování příčin nehody, na něž poukázal předchozí znalecký posudek. Bez místa kolize a stop, které zanechává, je přesné zpětné odvíjení nehodového děje značně ztíženo. I tento znalec vzhledem k tomu, co v hlavním líčení slyšel, považuje své závěry za stále platné. Vlastní příčinu nehody stanovil v zásadě obdobně, jako předchozí znalec – v důsledku souběhu předjíždění došlo k vytlačení motocyklu nákladním vozem. Oproti předchozímu znaleckému posudku však tento znalec považuje stanovení bezprostřední příčiny nehody za něco, co nemá samo o sobě vypovídací hodnotu, pokud nejsou zjišťovány výhledové poměry řidiče nákladního vozu a pokud není zjištěn tzv. přednehodový děj. Teprve toto doplnění umožňuje stanovit, do jaké vzájemné pozice se vozidla dostala bezprostředně před začátkem nehodového děje a jak se do ní dostala. Bez stanovení výhledových poměrů není pak možné určit, jak a kdy v konkrétní situaci byl motocykl v průběhu nehodového děje i před ním viditelný ve zpětných zrcátkách nákladního vozu.

Tento znalec v rámci svého znaleckého posudku tyto okolnosti zkoumal. Z hlediska výhledových poměrů zjistil, že daný typ motocyklu je ve zpětných zrcátkách nákladního automobilu viditelný na vzdálenost nejméně 12 metrů. Při menší vzdálenosti se nacházel tzv. v mrtvém úhlu, neboť nákladní vůz nemá středové zpětné zrcátko a zorný úhel obou bočních zpětných zrcátek zde omezují konce bočnic přívěsu. Vyloučil rovněž, že by při zahájení předjížděcího manévru nákladním vozem mohl řidič osobního vozidla vidět, že za řidičem nákladního vozu se nachází motocykl. Při experimentu se stanovováním výhledových poměrů znalec rovněž porovnal výši daného typu motocyklu a daného typu nákladního vozu. Zjistil, že kdyby došlo ke kontaktu mezi řídítkem a nákladním vozem v části nákladního vozu, již řidič motocyklu popisoval, ke kontaktu by muselo dojít mezi řídítkem a pneumatikou nákladního vozu. V takovém případě (vzhledem k otáčení pneumatiky za plné rychlosti)

by byl motocykl okamžitě vychýlen ze stability a je prakticky nemožné, aby neupadl ještě na vozovce. Řízení sjetí motocyklu do příkopu za takových okolností znalec považuje za vyloučené.

Průběh přednehodového děje určil znalec zejména podle výpovědí řidiče nákladního vozu, řidiče motocyklu, řidiče osobního vozidla a zejména řidičů vozidel, které motocykl i nákladní vůz předjížděly v obci C. Vzhledem k předpokládaným rychlostem, udávaným časovým údajům a charakteru komunikace, které s tímto závěrem souhlasily, znalec určil, že motocykl dojel nákladní vůz někde v „esíčku“, resp. někde u jeho konce. Pokud sedí časové údaje od svědků, kteří vezli v obci C. míchačku, pak v průběhu jízdy v této obci nemohl řidič kamionu motocykl vidět vzhledem k charakteru zástavby a vedení pozemní komunikace (silnice zde podstupuje několik zatáček obestavených domy). Všimnout si jej nemusel ani po výjezdu z této obce, neboť za ní následovalo „esíčko“ a zatímco jím řidič nákladního vozu projížděl, nesledoval patrně situaci ve zpětných zrcátkách, neboť zvládnutí „esíčka“ je řidičsky obtížný úsek, který pro bezpečný průjezd vyžaduje zvýšenou pozornost při sledování situace před vozidlem. Z hlediska bezpečné techniky řízení vozu tak nelze považovat za pochybení, pokud v takovém úseku řidič nesleduje průběžně situaci za vozidlem. Pokud se následně motocykl pohyboval za nákladním vozem ve vzdálenosti menší než 12 metrů, již jej nemohl řidič nákladního vozu vidět, neboť jej měl v mrtvém úhlu. Znalec to považuje za možné, neboť ostatní i poškozená vypověděla, že byli ve vzdálenosti do deseti metrů za nákladním vozem. Znalec tak uzavřel, že není možno vyloučit, že řidič nákladního vozu motocykl za sebou po celou dobu neviděl.

K Vašemu dotazu znalec uvedl, že pokud by se řidič nákladního vozu díval do levého zpětného zrcátka v okamžiku, kdy se motocykl nacházel u pravé krajnice, samozřejmě jen vidět nemohl. Nemohl jej vidět ani tehdy, pokud jel motocykl za ním kdekoliv až do úrovně konce levé zadní části návěsu (té blíže do středu vozovky), záleželo by však na přesné vzdálenosti mezi motocyklem a návěsem. Pokud následně zahájil předjížděcí manévr, pak vzhledem k mechanice přesunu nákladního vozu s přívěsem (nejprve se přesune tahač, pak za ním následuje přívěs) a rychlosti akcelerace motocyklu, o které se již zmiňoval první znalec, mohl řidič nákladního vozu zahájit manévr příčného přesouvání do protisměru v okamžiku, kdy se teprve řidič motocyklu přesouval přes posměrný jízdní pruh ke středu vozovky. Pokud pak v této době již tahač nákladního vozu vybočoval a návěs ještě zůstával na místě, řidič motocyklu by kvůli malé vzdálenosti za nákladním vozem již nedokázal zareagovat po vjetí do protisměrného pruhu a zařazení se po bok zadní části návěsu na to, že jej postupně návěs začne vytlačovat z vozovky.

K dalšímu Vašemu dotazu znalec uvedl, že vzhledem k nedostupnosti přesných údajů o rychlosti motocyklu v době vytlačení a následné jízdy v příkopu a vzhledem k profilu příkopu nelze přesně určit, jak by jízda motocyklu dopadla, kdyby se jeho řidič nepokoušel opětovně vjet z příkopu zpět na vozovku. Při plynulém neprudkém brzdění by však s vysokou pravděpodobností motocykl zastavil bez kolize, nicméně při prudkém brzdění by hrozilo riziko smyku, pádu motocyklu a jeho setrvačnému nekontrolovanému pohybu v příkopu, přičemž co by to způsobilo osádce motocyklu, nedokáže znalec pro nedostatek údajů říct. V každém případě však lze učinit velmi obecný závěr, že při postupném brzdění v příkopu a snaze motocykl úplně zastavit beze změny směru jízdy by bylo riziko, že se motocykl stane neovladatelným menší, a tedy byla by menší i pravděpodobnost kolize motocyklu se stromem.

K dotazu předsedy senátu reagoval na druhého znalce první znalec. Ten uvedl, že má za to, že závěry druhého znaleckého posudku ty jeho nevylučují. Sám výhledové poměry ani přednehodový děj nezkoumal, takže se nemůže vyjádřit k tomu, jestli jsou správné. On se omezil na stanovení bezprostřední příčiny nehody, což učinil. I druhý znalec ve shodě s ním dospěl k závěru, že bezprostřední příčinou nehody bylo to, že návěs nákladního vozu začal vytlačovat motocykl

z vozovky, což přinutilo řidiče motocyklu k tomu, aby z ní sjel do příkopu. Zbytek už je podle jeho názoru na orgánech činných v trestním řízení.

K Vašemu dotazu první znalec uvedl, že analýza přednehodového děje a výhledových poměrů provedená druhým znalcem tak, jak ji provedl druhý znalec, je plauzibilní, nebyla v ní žádná logická chyba. První znalec však opakuje, že sám tyto okolnosti nezkoumal, a proto neví, zda ji druhý znalec provedl správně.

Žádní další svědci slyšení nebyli. Soud provedl důkaz ještě řadou listinných důkazů. Z těch se zjistilo např. toto:

- Z protokolu o provedení orientační dechové zkoušky a zkoušky na zjištění přítomnosti omamných a psychotropních látek, která byla provedena po zastavení nákladního vozu silniční kontrolou pár desítek minut po nehodě, bylo zjištěno, že její výsledek byl negativní. Stejně tak dopadlo i lékařské vyšetření obžalovaného s odstupem několik hodin. Lékař konstatoval, že je zdravý a v době nehody netrpěl žádným onemocněním, úrazem či jiným zdravotním problémem, který by vylučoval či snižoval jeho schopnost řídit motorové vozidlo.

- V přípisu Probační a mediační služby po zahájení trestního stíhání se uvádí, že obžalovaný byl kontaktován s nabídkou zprostředkování kontaktu s poškozenou, toto však odmítl s odůvodněním, že se žádného trestného činu nedopustil a nehodu nezavinil.

- Obžalovaný má platný řidičský průkaz včetně skupiny CE.

- Z výpisu z karty řidiče obžalovaného bylo zjištěno, že tento má již sedm trestných bodů za celkem čtyři přestupky (3, 2, 2 a 2 body).

- Z lékařských zpráv a znaleckého posudku vyplynula zranění poškozené tak, jak byla uvedena v popisu skutku výše.

- Ze znaleckého posudku dodaného poškozenou vyplývá, že tato trpí v důsledku dopravní nehody posttraumatickým stresovým syndromem (PTSD), je plačtivá, uzavřená do sebe, melancholická. Musela v důsledku tohoto traumatu změnit práci, neboť původně pracovala jako prodavačka a každodenní kontakt s lidmi jí dělal čím dál větší obtíže. Stáhla se do sebe, popisuje depresivní a apatické stavy, zejména v nočních hodinách, vracející se vzpomínky na traumatizující prožitky.

- Z přiloženého plánu dopravní nehody a fotodokumentace místa činu je patrné jen to, kde motocykl sjel do příkopu (je zde brzdná dráha a rozrytá půda), dále matná stopa po tom, jak motocykl jel několik desítek metrů v příkopu a třikrát se pokusil vyjet zpět nahoru, pak po třetím pokusu jen klikatá čára končící ve stromě, vedle něj ležící motocykl a úlomky šrotu z něj.

- Z protokolu o ohledání nákladního vozidla a pořízené fotodokumentace se podává, že zpětná zrcátka byla nastavena tak, aby vzhledem k výšce obžalovaného zabírala kus konce každé bočnice a prostor dále za nákladním vozem rovnoběžně se zemí. Rovněž byl získán záznam o době řízení, z něhož bylo zjištěno, že v době činu obžalovaný načínal poslední hodinu, po níž by musel dodržet povinnou přestávku v řízení, přičemž vzdálenost od místa nehody do sídla jeho zaměstnavatele byla právě cca jedna hodina při dodržení předpisu o provozu na pozemních komunikacích.

- Z technického průkazu nákladního vozu vyplývá, že toto mělo platnou technickou prohlídku.

- Z odborného vyjádření (technické expertízy) nákladního vozidla vyplynulo, že nákladní vůz byl v provozuschopném stavu. Měl funkční brzdy, světla, posilovače atd. Omezovač rychlosti byl funkční a byl nastaven na 89 km/h.

- Přípis zdravotní pojišťovny obsahuje vyúčtování nákladů jejího léčení v celkové výši 327.512,- Kč, s nimiž se zdravotní pojišťovna připojila po podání obžaloby před zahájením hlavního líčení jako poškozená.
- Znalecké posudky obou znalců odpovídají víceméně tomu, co oba znalci shrnuli v hlavním líčení.
- Ve spisu se nachází několik kopií facebookového profilu poškozené z doby půl roku po nehodě, na nichž jsou zachyceny fotografie poškozené na koncertu, oslavě narozenin a na taneční zábavě, které zaslal soudu obžalovaný.