

# Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 17.10.1978, sp. zn. 5 Tz 33/78, ECLI:CZ:NS:1978:5.TZ.33.1978.1

**Číslo:** 53/1979

**Právní věta:** K výkladu ustanovení § 11 vyhl. č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Řidič nesmí předjíždět, nemůže-li z jakéhokoli důvodu předjíždění dokončit před místem, kde je předjíždění zakázáno nebo kde začíná podélná souvislá čára, kterou by musel při předjíždění přejet.

**Soud:** Nejvyšší soud České soc. rep.

**Datum rozhodnutí:** 17.10.1978

**Spisová značka:** 5 Tz 33/78

**Číslo rozhodnutí:** 53

**Číslo sešitu:** 7-8

**Typ rozhodnutí:** Rozhodnutí

**Hesla:** Doprava

**Předpisy:** 141/1961 Sb. § 105  
§ 109 100/1975 Sb. § 11 ods. 2 písm. a

**Druh:** Rozhodnutí ve věcech trestních

**Sbírkový text rozhodnutí:**

*Č. 53/1979 sb. rozh.*

K výkladu ustanovení § 11 vyhl. č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu.

Řidič nesmí předjíždět, nemůže-li z jakéhokoli důvodu předjíždění dokončit před místem, kde je předjíždění zakázáno nebo kde začíná podélná souvislá čára, kterou by musel při předjíždění přejet.

(Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR z 17. 10. 1978 sp. zn. [5 Tz 33/78.](#))

Nejvyšší soud ČSR k stížnosti pro porušení zákona podané generálním prokurátorem ČSR zrušil rozsudek okresního soudu ve Svitavách ze dne 18. 1. 1978 sp. zn. 2 T 619/76 a přikázal tomuto soudu, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Obžalobou okresního prokurátora ve Svitavách byl obviněný stíhán pro trestný čin obecného ohrožení podle § 180 odst. 1, 2 písm. b), c), odst. 4 tr. zák. proto, že dne 31. 8. 1976 v 18 hodin 45 minut jako řidič nákladního automobilu zn. Škoda 706 RTC s přívěsem při jízdě po silnici směrem od Svitav na Moravskou Třebovou v době, kdy předjížděl kolonu vozidel sovětské armády, při sjíždění z

„Hřebečského kopce“ u km 212 v důsledku závažného porušení dopravních předpisů obsažených ve vyhlášce č. 100/1975 Sb., v době, kdy se snažil předjet vojenské nákladní auto zn. Ural, zachytil o toto vozidlo koncem vleku své soupravy a srazil je mimo vozovku, kde toto vozidlo narazilo do stromu. Při této nehodě utrpělo šest vojáků zranění kvalifikované jako těžká újma na zdraví a patnáct vojáků zranění kvalifikované jako ublížení na zdraví.

Okresní soud ve Svitavách po opětovném projednání věci rozsudkem ze dne 18. 1. 1978 sp. zn. 2 T 619/76 obviněného podle § 226 písm. b) tr. ř. zprostil obžaloby.

Tento rozsudek nebyl napaden odvoláním a nabyl právní moci dne 24. 2. 1978.

Proti tomuto rozsudku podal generální prokurátor ČSR v šestiměsíční lhůtě uvedené v § 272 tr. ř. stížnost pro porušení zákona. Dovodil v ní, že okresní soud porušil zákon v ustanovení § 2 odst. 5, 6 tr. ř., když neučinil ve věci úplná a správná skutková zjištění a dosud provedené důkazy nesprávně vyhodnotil. Svá skutková zjištění opíral okresní soud především o posudek znalce z oboru silniční dopravy, aniž by tento posudek řádně zhodnotil, neboť jen tak by zjistil, že posudek není úplný. Znalec dospěl k závěru, že pokud by řidič předjížděného vojenského vozidla v průběhu předjíždění nezrychloval rychlost jízdy, mohl obviněný toto vozidlo řádně a bezpečně předjet, a to ještě před dopravní značkou zákazu předjíždění pro nákladní vozidla, a pokud by řidič vojenského vozidla zvýšil rychlost jízdy na 45 km/h, předjel by ho obviněný se svým vozidlem sice až za dopravní značkou v místech, kde je na vozovce podélná čára nepřerušovaná, k dopravní nehodě by však nedošlo. Tyto závěry znalec ničím nezduvodnil, nevypočítal vzdálenost, kterou by obviněný při řádném a bezpečném dokončení předjíždění musel ujet a neprovedl časovou, graficky znázorněnou analýzu jednotlivých fází předjíždění. V důsledku toho závěr znalce je pouhým tvrzením, které není doloženo. Znalec také nevedl, ve kterém místě obviněný mohl a měl zjistit, že vojenské nákladní vozidlo nebude již moci bezpečně předjet před dopravní značkou zakazující předjíždění pro nákladní vozidla a zda v tomto místě mohl snížit rychlost jízdy řízené nákladní soupravy tak, aby se před zmíněnou dopravní značkou, popř., před místem střetu s předjížděným vojenským nákladním vozidlem mohl ještě za toto nákladní auto zařadit. Zjištění těchto skutečností je důležité pro posouzení, zda obviněný jednal v rozporu s ustanovením § 11 odst. 2 písm. a) vyhlášky FMV č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Měl proto okresní soud požádat znalce o doplnění posudku, a pokud by to nevedlo k výsledku, měl podle § 109 tr. ř. přibrat jiného znalce. V závěru stížnosti pro porušení zákona byl učiněn návrh na vyslovení porušení zákona v uvedeném směru, na zrušení napadnutého rozsudku a na postup podle § 270 odst. 1 tr. ř.

Nejvyšší soud ČSR přezkoumal v rozsahu ustanovení § 267 odst. 1 tr. ř. správnost výroku napadeného rozsudku, jakož i řízení, jež mu předcházelo, a shledal, že byl porušen zákon.

Podle protokolu o nehodě v silničním provozu obviněný předjížděl s nákladním autem a přívěsem při jízdě ve směru Svitavy - Moravská Třebová nákladní vozidlo sovětské armády v místech, kde je předjíždění zakázáno dopravní značkou a vozovka je uprostřed označena bílou nepřerušovanou čarou. Protože v protisměru vyjelo ze zatáčky osobní auto, musel obviněný s vozidlem zajet na pravou stranu a přitom zachytil o přední část sovětského nákladního vozidla, které vytlačil z vozovky na krajnici, kde toto vozidlo narazilo do stromu.

K nehodě došlo na volném úseku silnice mimo uzavřenou obec. Ve směru Svitavy - Moravská Třebová silnice mírně klesá a tvoří přímý úsek, který je zakončen ve směru od Svitav nepřehlednou levotočivou zatáčkou. Zatáčka je nepřehledná pro svou povahu a proto, že po obou stranách silnice jsou stromy, které brání ve výhledu. Na začátku přímého úseku je umístěna dopravní značka B 22 (zákaz předjíždění pro nákladní automobily), na začátku přímého úseku je střed vozovky označen podélnou čarou přerušovanou, která před zatáčkou přechází v podélnou čáru souvislou.

Z brzdných stop a z poškození obou vozidel je nepochybné, že příčinou havárie vojenského nákladního vozidla bylo jeho sražení zadní částí vleku nákladního auta řízeného obviněným. K tomuto sražení došlo v místě, kde je vyznačena krátká brzdná stopa nákladního vojenského vozidla a toto místo je vzdáleno 136,10 m za dopravní značkou „zákaz předjíždění nákladních vozidel“ a 95,20 m od začátku podélné čáry souvislé, kterou obžalovaný nesměl při předjíždění přejet.

Obviněný stále trval na tom, že v místě, kde začal vojenské nákladní motorové vozidlo předjíždět, je podélná čára přerušovaná v délce asi 150 m. Věděl, že asi 150 m od konce lesa, z něhož vyjel, je dopravní značka omezující rychlost jízdy na 80 km/h a značka zakazující předjíždění nákladními vozidly. Měl za to, že tento úsek mu stačí k předjetí vojenského nákladního vozidla, které jelo rychlostí asi 40 km/h. Toto vojenské vozidlo počalo však v době, kdy je předjížděl, zvyšovat rychlost jízdy a tím se stalo, že předjetí nemohl dokončit. Měl však za to, že může předjetí dokončit, i když poruší zákaz předjíždění, a dodal, že kdyby se měl zařadit za předjížděné vozidlo, trvalo by to déle než dokončení předjetí. Byl již asi 100 m před nepřehlednou zatáčkou a scházelo mu již málo k tomu, aby předjetí dokončil, když z této zatáčky vyjelo v protisměru osobní auto. Dal tedy znamení o změně jízdy vpravo a pokračoval v jízdě na svou stranu; po ujetí nevelké vzdálenosti uslyšel silnou ránu. Proto zastavil a viděl, že předjížděné vozidlo havarovalo v pravém příkopu.

Okresní soud po provedeném dokazování, mimo jiné i posudkem znalce, učinil ve zprošťujícím rozsudku závěr, že z technického hlediska není možné, aby řidič nákladního auta zn. Ural jel stále rychlostí 40-45 km/h, jak tvrdil ve své svědecké výpovědi. Obviněný za situace, kdy předjížděl pouze jedno vozidlo zn. Ural, měl k dopravní značce zakazující předjíždění pro nákladní auta 150 m a potom ještě nejméně 200 m k levotočivé zatáčce v době, kdy byla dobrá viditelnost bez osvětlení, mohl bezpečně předjíždět, poněvadž v protisměru nejelo žádné vozidlo. Obviněný měl tedy právo předpokládat, že vozidlo zn. Ural rychlost jízdy nezvýší, jak to ukládá řidiči § 11 odst. 5 vyhlášky č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Jestliže nemohl dokončit předjíždění před dopravní značkou zakazující předjíždění a ani v dalším úseku za touto značkou, při rychlosti jízdy nejméně 70 km/h, potom vozidlo zn. Ural nutně jelo vyšší rychlostí během předjíždění, než při začátku předjíždění, tj. kolem 40-45 km/h. Za této situace obviněný měl právo dokončit předjíždění, i když byl za dopravní značkou zakazující předjíždění, a nedopustil se ani dopravního přestupku; bylo však nebezpečné, aby brzdil a vrátil se zpět.

Tyto závěry okresního soudu nejsou správné především proto, že posudek znalce je nepřesný, dále proto, že okresní soud nesprávně zhodnotil dosud provedené důkazy a konečně proto, že nesprávně a v rozporu s předchozím posouzením, jaká ustanovení vyhlášky FMV č. 100/1975 Sb. obviněný porušil, dospěl k závěru, že obviněný svým jednáním se nedopustil ani přestupku.

Cílem znaleckého posudku podle § 105 tr. ř. je objasnění skutkových okolností na základě odborných znalostí. V případě znaleckého posudku v silniční dopravě jde o technický posudek, v němž znalec v podstatě aplikuje přírodní zákony, a to v projednávané věci, na kritické stadium pohybujícího se vozidla za tím účelem, aby odborně posoudil příčinu a průběh posuzované dopravní nehody. Tomuto pojetí odborného zkoumání musí proto odpovídat i vymezení úkolu znalci ( § 107 odst. 1 tr. ř.)

Jestliže tedy v souzeném případě bylo třeba zjistit, co bylo příčinou toho, že obviněný nebyl schopen dokončit předjetí vozidla zn. Ural na určitém úseku, přičemž rychlost jízdy jeho vozidla po dobu předjíždění je patrná ze záznamového kotouče, potom nelze na znalci požadovat propočty, na jakou vzdálenost mohl obviněný při určitých rychlostech předjížděného vozidla bezpečně předjet, ale nutno od něho požadovat, aby provedl grafickopočetní analýzu přednehodového děje, v níž by popřípadě z několika variant se zřetelem na rozdílnost údajů o rychlosti jízdy předjížděného vozidla v rozpětí od 40 do 50 km/h určil, ve kterém místě obviněný začal toto vozidlo předjíždět.

Jen tak lze zjistit, která z výpovědí o začátku předjíždění spíše odpovídá pravdě, tj. zda výpověď

obviněného, či zda výpověď řidiče předjížděného vozidla.

Nelze vůbec souhlasit se stanoviskem okresního soudu, že obviněný mohl za dané situace předjíždět a předjíždění dokončit i v místě, které podle plánu místa nehody je vzdáleno 136,10 m za dopravní značkou B 22, zakazující předjíždění nákladními automobily, a 95,20 m od začátku podélné čáry souvislé ve směru jízdy nákladního automobilu řízeného obviněným a ve směru jízdy nákladního automobilu se sovětskými vojáky.

Podle § 2 odst. 3 vyhlášky FMV č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, je každý účastník silničního provozu povinen dbát dopravních značek a nařízení. Podle přílohy k vyhlášce značka B 22 „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“ zakazuje řidiči nákladního automobilu o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg předjíždět motorové vozidlo s výjimkou motocyklu bez postranního vozíku. Podle části II, odst. 1 citované přílohy vodorovná dopravní značka „Podélná čára souvislá“ (č. V 1a) znamená, že řidiči je zakázáno tuto čáru přejíždět nebo nákladem ji přesahovat, pokud to není nutné k objíždění nebo k odbočování na místa ležící mimo silnici.

Z uvedeného lze tedy učinit závěr, že nemůže-li řidič, který předjíždí a blíží se k místu, kde je předjíždění zakázáno, předjíždění před tímto místem z jakéhokoliv důvodu ukončit, je povinen od pokračování v předjíždění upustit a vrátit se na svou stranu vozovky, tj. zařadit se za předjížděné vozidlo. Avšak jestliže vznikla nebezpečná situace, ať vinou vlastní nebo cizí, je řidič povinen učinit opatření k odstranění nebo zmenšení nebezpečí. Podle okolností (např. vzhledem k provozu za vozidlem) může být proto bezpečnější nesprávné předjíždění dokončit, vybočit mimo silnici apod. Nepodaří-li se řidiči, který nebezpečí vyvolal, ani tímto způsobem nebezpečí odstranit, odpovídá za vzniklý následek.