

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 03.11.1986, sp. zn. 1 Tz 38/86, ECLI:CZ:NS:1986:1.TZ.38.1986.1

Číslo: 13/1988

Právní věta: K výkladu § 21 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu. Řidič přijíždějící k nechráněnému železničnímu přejezdu je povinen počínat si zvláště opatrně. Je zejména povinen plně se soustředit na jízdu a odstranit všechny podněty odvádějící nebo ztěžující pozornost (např. nehovořit se spolujezdcem, vypnout rádio, ventilárot topení nebo větrání apod.), zajistit si dostatečný výhled na železniční trať, snížit rychlost jízdy a pokud to vyžaduje bezpečnost jízdy otevřít okno, zastavit vozidlo a popř. vypnout motor, aby mohl uslyšet hluk přijíždějícího vlaku nebo jeho houkání.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 03.11.1986

Spisová značka: 1 Tz 38/86

Číslo rozhodnutí: 13

Číslo sešitu: 1

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Doprava

Předpisy: 100/1975 Sb. § 21 ods. 1
§ 21 ods. 2 písm. e

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

K stížnosti pro porušení zákona, kterou podal generální prokurátor ČSR, Nejvyšší soud ČSR zrušil rozsudek okresního soudu Praha východ ze dne 26. března 1986 sp. zn. 2 T 86/86 i usnesení krajského soudu v Praze ze dne 30. května 1986 splň. zn. 8 To 301/86 a okresnímu soudu Praha-východ přikázal, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Okresní soud Praha-východ uznal rozsudkem ze dne 26. 3. 1986 sp. zn. 2 T 86/86 obviněného J. B. vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., který spáchal tím, že dne 24. 9. 1985 kolem 17.45 hod. v Brandýse nad Labem, okres Praha-východ, vjel s osobním automobilem zn. Moskvíč 2140 SPZ PHB 92-77 na nechráněný železniční přejezd v době, kdy k němu přijížděl motorový osobní vlak č. 19422 a zavinil tak střet automobilu s vlakem, při kterém jeho spolujezdec J. T. utrpěl otevřenou tříštivou zlomeninu dolního konce pravé kosti pažní, která si vyžádala léčení po dobu nejméně sedmi týdnů. Za to mu uložil trest nápravného opatření v trvání osmi měsíců se srážkou z odměny za práci ve výši 20 ve prospěch státu. Dále mu podle § 49 odst. 1 a

§ 50 odst. 1 tr. zák. uložil na dobu tří roků trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řídit motorová vozidla.

K odvolání obviněného krajský soud v Praze usnesením ze dne 30. 5. 1986 sp. zn. 8 To 301/86 podle § 258 odst. 1 písm. b), c) tr. ř. zrušil napadený rozsudek a podle § 260 tr. ř. věc vrátil okresnímu prokurátorovi v Praze-východ k došetření. Rozhodnutí odůvodnil tím, že pro závěr, zda se obviněný dopustil porušení pravidel silničního provozu, je nezbytné objasnit, zda vůbec měl možnost přijíždějící vlak spatřit či uslyšet. Z tohoto hlediska považoval za potřebné doplnit dokazování o nový výslech obviněného, o zjištění vnitřní hladiny hluku v jeho vozidle a o provedení vyšetřovacího pokusu, jímž by za účasti znalce byly zjištěny výhledové poměry na železničním přejezdu i slyšitelnost výstražných znamení vlaku. Za významné považoval i to, aby bylo zjištěno, jakou rychlostí obviněný v kritickou dobu jel a zda při spatření vlaku mohl vozidlo včas zastavit. Rozsah i povaha tohoto došetření pak podle názoru krajského soudu odůvodňuje postup podle § 260 tr. ř.

Proti tomuto usnesení podal generální prokurátor ČSR ve lhůtě uvedené v § 272 tr. ř. v neprospěch obviněného stížnost pro porušení zákona. V ní uvedl, že postup krajského soudu v Praze nepovažuje za zákonný vzhledem k tomu, že požadované došetření není takového charakteru, aby bylo nutno věc vracet do přípravného řízení.

Nejvyšší soud ČSR přezkoumal na podkladě stížnosti pro porušení zákona správnost výroku napadeného rozhodnutí, jakož i řízení, jež mu předcházelo, a shledal, že zákon byl porušen.

K okolnostem, za nichž se posuzovaná dopravní nehoda stala, obviněný J. B. uvedl, že k přejezdu přijížděl ve vzdálenosti asi 5 - 8 m rychlostí asi 10 km/hod. Protože věděl, že z pravé strany je výhled na železniční trať jen do vzdálenosti asi 15 m, najížděl pomalou plynulou jízdou na přejezd, aby mohl posoudit situaci. V době, kdy přední kola vozidla byla již na bližší kolejnici, spatřil na vzdálenost 8 - 12 m blížící se vlak, začal brzdit, ale střetnutí již nezabránil. Výstražná zvuková znamení vlaku neslyšel. V hlavním líčení pozměnil svoji výpověď v tom, že vlak spatřil ještě před vjetím na koleje.

Svědék J. T. uvedl, že po vjetí na přejezd se ho obviněný tázal na situaci na pravé straně, zároveň se sám podíval a ve chvíli, kdy vozidlo obviněného bylo již v polovině přejezdu, svědek spatřil přijíždějící vlak. Ani on neslyšel houkání vlaku a dodal, že po dobu jízdy se s obviněným bavili.

Z dalších důkazů, zejména z výpovědí svědků vyplývá, že strojvedoucí vlaku J. V. před přejezdem opakovaně použil zvukového výstražného znamení. Uvedl, že vozidlo obviněného spatřil vjíždět na přejezd ze vzdálenosti asi 15 m, ale střetnutí s ním se mu již nepodařilo zabránit. Z protokolu o nehodě v silničním provozu, z plánku místa dopravní nehody i fotodokumentace je patrné, že do bezprostřední blízkosti železničního přejezdu, na jeho pravé straně ve směru jízdy obviněného zasahují vzrostlé křoviny.

Tyto důkazy okresní soud Praha-východ v hlavním líčení provedl a na jejich podkladě vzal za prokázáno, že příčinou nehody bylo to, že obviněný se dostatečným způsobem nepřesvědčil, zda může vjet na železniční přejezd, nevěnoval se plně dané situaci a v důsledku toho přeslechl výstražné zvukové znamení přijíždějícího vlaku.

V tomto jednání obviněného spatřoval okresní soud porušení ustanovení § 21 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu.

S tímto stanoviskem okresního soudu se nelze ztotožnit.

Základní pravidlo chování řidiče motorového vozidla před železničním přejezdem je obsaženo v ustanovení § 21 odst. 1 cit. vyhlášky. Podle něho je řidič povinen počínat si před označeným železničním přejezdem zvláště opatrně, zejména je povinen se přesvědčit, zda může vjet na železniční

přejezd. To znamená, že musí zejména před nezabezpečeným železničním přejezdem zvýšit soustředění na jízdu a přerušit všechny složky odvádějící nebo ztěžující pozornost (např. nehovořit se spolujezdcem, vypnout rádio, ventilátor topení a větrání, zajistit si dostatečný výhled na železniční trať, snížit rychlost jízdy a popřípadě otevřít okno, zastavit vozidlo a vypnout motor, aby pozoroval, zda uslyší hluk vlaku nebo jeho houkání).

Obviněný takto nepostupoval, naopak hovořil se spolujezdcem a ačkoliv ve směru k příjíždějícímu vlaku byly nedostatečné výhledové poměry, což mu bylo známo, pokračovat v jízdě a zastavil až na kolejích, kdy došlo k střetnutí jeho vozidla s vlakem a k následnému ublížení na zdraví spolujezdci.

Příčinu nehody nutno proto spatřovat v nedodržení povinností uložených mu jako řidiči v ustanovení § 21 odst. 1 cit. vyhlášky.