

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 15.09.1986, sp. zn. 7 Tz 30/86, ECLI:CZ:NS:1986:7.TZ.30.1986.1

Číslo: 26/1988

Právní věta: Ustanovení § 8 odst. 5 vyhl. č. 100/75 Sb., o pravidlech silničního provozu, podle kterého smí řidič motorového vozidla na silnici s vozovkou o dvou nebo více jízdnicích pružích v jednom směru jízdy užívat k jízdě kteréhokoli jízdnicího pruhu, se ani s ohledem na ustanovení § 47 cit. vyhl. nevztahuje na cyklisty. Tito účastníci silničního provozu jsou povinni i v obci dodržovat ustanovení § 44 odst. 1 cit. vyhl., které jim ukládá jet na jízdnicím kole nebo vést jízdnicí kolo při pravém okraji vozovky. Na vozovce o dvou jízdnicích pružích v jednom směru jízdy je však cyklista povinen jet před odbočením vlevo při levém okraji levého jízdnicího pruhu. Ustanovení § 15 odst. 3 cit. vyhlášky, která ukládá řidiči před odbočováním vlevo zajet co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu a šíři vozovky, se vztahuje na řidiče všech vozidel.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 15.09.1986

Spisová značka: 7 Tz 30/86

Číslo rozhodnutí: 26

Číslo sešitu: 4-5

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Doprava

Předpisy: 100/1975 Sb. § 8 ods. 5

§ 15 ods. 3

§ 44 ods. 1

§ 47

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 26

Ustanovení § 8 odst. 5 vyhl. č. 100/75 Sb., o pravidlech silničního provozu, podle kterého smí řidič motorového vozidla na silnici s vozovkou o dvou nebo více jízdnicích pružích v jednom směru jízdy užívat k jízdě kteréhokoli jízdnicího pruhu, se ani s ohledem na ustanovení § 47 cit. vyhl. nevztahuje na cyklisty. Tito účastníci silničního provozu jsou povinni i v obci dodržovat ustanovení § 44 odst. 1 cit. vyhl., které jim ukládá jet na jízdnicím kole nebo vést jízdnicí kolo při pravém okraji vozovky. Na vozovce o dvou jízdnicích pružích v jednom směru jízdy je však cyklista povinen jet před odbočením vlevo při levém okraji levého jízdnicího pruhu. Ustanovení § 15 odst. 3 cit. vyhlášky, která ukládá řidiči před odbočováním vlevo zajet co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy s ohledem

na rozměry vozidla nebo nákladu a šíři vozovky, se vztahuje na řidiče všech vozidel.

(Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 15. 9. 1986 sp. zn. [7 Tz 30/86.](#))

K stížnosti pro porušení zákona podané generálním prokurátorem ČSR Nejvyšší soud ČSR zrušil usnesení krajského soudu v Ostravě z 14. března 1986 sp. zn. 6 To 589/85 a rozsudek okresního soudu v Karviné z 29. října 1985 sp. zn. 6 T 215/85 a okresnímu prokurátorovi v Karviné přikázal, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Rozsudkem okresního soudu v Karviné ze dne 29. 10. 1985 sp. zn. 6 T 215/85 byl obviněný O. K. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. proto, že dne 27. 7. 1985 kolem 12.30 hod. na třídě VŘSR v Karviné-Novém Městě řídil nepřiměřenou rychlostí osobní automobil zn. Škoda 100 L SPZ 77-65, nesledoval situaci před vozidlem a narazil zezadu do cyklisty B. H. jedoucího před ním; cyklista utrpěl vážná poranění, na jejichž následky dne 30. 7. 1985 zemřel.

Za to byl obviněnému uložen nepodmíněný trest odnětí svobody v trvání deseti měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. a) tr. zák. zařazen do první nápravně výchovné skupiny. Podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen též trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu tří roků. Poškozená L. H. byla podle § 229 odst. 1 tr. ř. odkázána s nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Usnesením krajského soudu v Ostravě ze dne 14. 3. 1986 sp. zn. 6 To 589/85 bylo odvolání obviněného zamítnuto podle § 256 tr. ř.

Proti usnesení krajského soudu podal ve lhůtě uvedené v § 272 tr. ř. generální prokurátor ČSR ve prospěch i v neprospěch obviněného stížnost pro porušení zákona. Poukazuje v ní na neúplnost dosavadního dokazování. Nebylo zjištěno místo, kde došlo ke střetu vozidla s cyklistou a vzhledem k uplatněné obhajobě obviněného bylo třeba řízení doplnit i o ohledání místa dopravní nehody v širším okruhu, než jak bylo dosud provedeno., K objasnění vzniku a průběhu dopravní nehody měl být též přibrán znalec z oboru silniční dopravy, který by určil místo střetu, vyjádřil se ke způsobu jízdy obviněného a cyklisty před nehodou a zjistil rychlost jízdy osobního automobilu. Znalec, který byl k zodpovědní některých těchto okolností ve věci přibrán, nemohl podat uspokojivé vysvětlení, protože neměl potřebnou kvalifikaci. Ve stížnosti pro porušení zákona se dále poukazuje na nesprávné právní závěry spočívající v tom, že soudy obou stupňů měly za to, že poškozený měl povinnost jet při pravém okraji levého jízdního pruhu vozovky.

Nejvyšší soud ČSR přezkoumal správnost všech výroků napadeného rozhodnutí v rozsahu uvedeném v § 267 odst. 1 tr. ř., přezkoumal též správnost řízení, jež mu předcházelo, a shledal, že zákon byl porušen.

Podle protokolu o nehodě v silničním provozu je místem nehody přímý úsek třídy VŘSR v Karviné. Jde o silnici se dvěma jízdními pruhy pro každý směr jízdy. Vozovka je rozdělena travnatým pásem. Pro jeden směr jízdy je šíře vozovky 7,6 m, povrch je živičný, v dobrém stavu, bez výmolů a výtluků. V době nehody bylo slunečno, viditelnost byla dobrá. Ve směru jízdy vozidla byla v levé části vozovky nalezena třecí stopa, dále dioptrické brýle, jízdní kolo a dvě nákupní tašky. Na travnaté ploše dělicího pásu se nachází pěticípá hvězda, která nese stopy nárazu těla cyklisty.

Obviněný v přípravném řízení vypověděl, že k místu nehody přijížděl v levém jízdním pruhu, kam se zařadil již před křižovatkou u obchodního domu Prior proto, že v pravém pruhu jela další vozidla. Po přejetí přechodu pro chodce na uvedené křižovatce jel rychlostí 70 až 80 km/hod. a chtěl se zařadit do pravého jízdního pruhu. Pohlédl do zpětného zrcátka a nesledoval tedy provoz před sebou.

Jakmile se podíval opět dopředu, uviděl nějaký předmět a ucítil, že do něčeho narazil. Začal proto brzdit a zastavil až na křižovatce u zimního stadionu. Vystoupil a zjistil, že narazil do cyklisty, který byl v bezvědomí na travnatém dělicím pásu. Neví, jak došlo k nehodě, protože cyklistu vůbec neviděl.

V hlavním líčení obviněný uváděl, že cyklistu viděl již v době, kdy přešel křižovatku, tedy na vzdálenost 50, možná i více metrů. Zahlédl ho v levém jízdním pruhu, podíval se do zpětného zrcátka a vpravo a pak došlo k nárazu. Zastavil vozidlo asi 10 m za místem nehody pravděpodobně v pravém jízdním pruhu. Bylo natočeno šikmo vpravo. Uváděl dále, že jel rychlostí do 60 km/hod. a pokud je v protokole o jeho výsledku v přípravném řízení uvedena jiná rychlost, je to proto, že vyšetřovatel ho přesvědčoval, že musel jet nejméně 70 až 80 km/hod. Obviněný tedy řekl, ať si do protokolu napíše, co chce. Ve svých dalších podáních pak obviněný poukazoval na to, že jízda poškozeného nebyla přímočará, cyklista mu musel vjet do cesty a naznačoval, že způsob jeho jízdy ovlivnil těžký náklad, který vezl na řídítkách jízdního kola.

Svědce L. W. uslyšela náraz a podívala se ve směru zvuku. Spatřila, jak nějaký muž letí vzduchem, dělá přitom salta a za ním po silnici jede osobní auto. Muž letěl vzduchem asi 30 m směrem na dělicí středový pás, narazil do pěticípé hvězdy a dopadl na trávník. Řidič vozidla ujel ještě několik metrů a pak zastavil. Vůz měl zcela rozbité čelní sklo.

Znalci z oboru soudního lékařství popsali ve znaleckém posudku zranění, která poškozený utrpěl při nehodě, a učinili závěr, že zranění vznikla působením tupého násilí značné intenzity, které působilo především ze zadní strany na tělo poškozeného. Bezprostřední příčinou smrti poškozeného bylo zhmoždění a otok kmene mozkového při částečném uvolnění spojení mezi páteří a lebkou.

Podle protokolu o nehodě v silničním provozu a podle pořízené fotodokumentace bylo při nárazu rozbito čelní sklo na levé straně, levý přední blatník nad světlometem a levá strana střechy osobního automobilu.

Na tomto skutkovém základě okresní soud dospěl k závěru, že obviněný mohl poškozeného včas spatřit, vůbec jej však před nárazem neviděl. Z toho, že poškozený letěl vzduchem přibližně 30 m, usoudil, že nárazová rychlost byla vyšší než 60 km/hod. Obviněný proto zavinil dopravní nehodu proto, že řádně nesledoval situaci před vozidlem a jel nepřiměřenou rychlostí. Cyklista se pohyboval těsně u levého okraje vozovky. Tento způsob jízdy je však nesprávný, protože při jízdě v levém jízdním pruhu měl jet při jeho pravém okraji. Porušení tohoto pravidla silničního provozu však na zavinění obviněného nemá podstatný vliv.

Krajský soud doplnil řízení výsledkem vyšetřovatele M. M. Svědek vypověděl, že neměl důvod zkrusovat výpověď obviněného, a údaj, který je v protokole, odpovídá skutečnému tvrzení obviněného.

Krajský soud dále přibral znalce z oboru soudního lékařství MUDr. P. K. Uložil mu, aby s ohledem na zranění B. H. určil směr a intenzitu nárazu a určil nárazovou rychlost vozidla obviněného. Znalec měl také podle zjištěných zranění objasnit možnost letu těla poškozeného, určit jeho délku a vysvětlit další otázky související se zkoumaným problémem. V písemném posudku uvedený znalec dospěl v podstatě ke stejným závěrům jako znalci z téhož oboru přibrání již v přípravném řízení. Uvedl, že z lékařského hlediska se nelze ke střetové rychlosti vyjádřit, rozdíl rychlosti kola a automobilu však byl zřejmě velký, pravděpodobně více než 40 km/hod. Nevyločil, že tělo poškozeného mohlo být nalezeno ve vzdálenosti 30 m od místa střetu, a poukázal na to, že znalec z technického oboru by mohl alespoň rozhodnout, zda střetová rychlost byla vyšší než 60 km/hod. Po výsledku znalce krajský soud zamítl odvolání obviněného, když se plně ztotožnil se skutkovými i právními závěry soudu prvního stupně.

Na základě dosud provedených důkazů nebylo možno učinit správná skutková zjištění ke vzniku a průběhu dopravní nehody a závěry soudů jsou proto předčasné. Ani právní úvahy soudů nejsou správné. Z uvedeného je dále patrné, že soudy zkoumaly zavinění obviněného a spoluzavinění poškozeného na vzniku dopravní nehody jen ve vztahu k jízdě obou účastníků nehody pro přímém úseku silnice o dvou jízdnicích pruzích v obci. Z fotodokumentace je ovšem zřejmé, že v bezprostřední vzdálenosti za místem, kde byly nalezeny stopy po střetu osobního automobilu s cyklistou, silnice před křižovatkou přechází ve vozovku o třech jízdnicích pruzích, přičemž střední a levý jízdní pruh ve směru jízdy obou účastníků dopravní nehody je vodorovnými značkami V 9a určen pro odbočení vlevo. Manželka zemřelého B. H. uvedla, že poškozený měl v úmyslu odbočit na křižovatce vlevo, protože v tomto směru je zahrada, která byla cílem jeho cesty. Ve svých úvahách měly tedy soudy zkoumat zavinění vzniku dopravní nehody též z hlediska ustanovení § 15 vyhl. č. 100/1975 Sb. o odbočování.

Ohledání místa dopravní nehody mělo být proto provedeno v širším rozsahu. Mělo být zjištěno, v jaké vzdálenosti je křižovatka u obchodního domu Prior od místa, kde byly nalezeny stopy po střetu motorového vozidla s cyklistou a od těchto stop měla být zaměřena též vzdálenost křižovatky u zimního stadiónu, kde obviněný podle své původní výpovědi vozidlo po střetu zastavil a kde měl poškozený v úmyslu odbočit vlevo. Mělo být zaměřeno i místo, kde silnice přechází ve vozovku o třech jízdnicích pruzích. Ohledáním místa mělo být také po celém zmíněném úseku zjištěno dopravní značení.

Ve věci měl být dále přibrán znalec z oboru silniční dopravy. Ten by se po vyhodnocení stop dopravní nehody vyjádřil, kde došlo ke střetu vozidla s cyklistou, zejména zda místem střetu je počátek třecích stop v levém jízdním pruhu vozovky, označený v plánu místa nehody číslem 0. V jeho přítomnosti by pak obviněný i svědkyně L. W. měli označit polohu, v níž vozidlo po střetu zastavilo a toto místo mělo být zaměřeno. Znalec na základě těchto údajů měl pak zpracovat posudek, v němž by vypočetl rychlost jízdy obviněného. Znalci mělo být též uloženo, aby se vyjádřil k době, po kterou by trvalo poškozenému, který vezl tašky s nákladem, přemístění z okraje pravého jízdního pruhu vozovky do místa střetu, a měl se vyjádřit ke způsobu jízdy obou účastníků dopravní nehody. Znalecký posudek měl být doplněn o grafickopočetní analýzu přednehodového děje z hlediska všech (na základě provedených důkazů) možných eventualit vzájemného pohybu automobilu a cyklisty. Je třeba zdůraznit, že k podání posudku nebylo možno přibrat znalce z oboru soudního lékařství, jak to učinil krajský soud, neboť povaha zkoumaných otázek vyžaduje znalosti z technických oborů a nikoli z oblasti zdravotnictví.

Teprve po doplnění skutkových zjištění bude možno učinit správné právní závěry. Odpovědnost obviněného a její míra za vznik dopravní nehody bude záviset na tom, zda mohl na pohybujícího se cyklistu ve vozovce reagovat, zda na něj nereagoval proto, že jej přehlédl, a jakým způsobem se na vzniku nehody podílela rychlost jízdy motorového vozidla. Rovněž bude třeba zvážit, zda také poškozený neporušil pravidla silničního provozu, a pokud ano, jaký význam toto porušení mělo pro vznik dopravní nehody. K tomu je třeba poukázat na mylný názor soudů obou stupňů, že povinností poškozeného bylo jet při pravém okraji levého jízdního pruhu vozovky. Tento názor vychází z výkladu § 8 odst. 5 v souvislosti s § 47 vyhl. č. 100/75 Sb., podle kterého v obci smí řidič motorového vozidla na silnici s vozovkou o dvou nebo více jízdnicích pruzích v jednom směru jízdy užívat k jízdě kteréhokoliv jízdního pruhu. Toto ustanovení však platí jen pro jízdu řidičů motorových vozidel. Cyklisté jsou povinni i v obci dodržovat zvláštní ustanovení § 44 odst. 1 cit. vyhl., které jim ukládá jet na jízdním kole nebo vést jízdní kolo při pravém okraji vozovky. Jízdu cyklisty při levém okraji levého jízdního pruhu vozovky by však odůvodňovalo odbočování vlevo na nedaleké křižovatce. Ustanovení § 15 odst. 3 téže vyhl. ukládá totiž řidiči (tedy i řidiči nemotorového vozidla) před odbočování vlevo zajet co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu a šíři vozovky. Bude-li proto zjištěno, že místo střetu leží v levém jízdním pruhu vozovky,

bude míra účasti poškozeného na vzniku nehody záviset na tom, zda při případném vjíždění do tohoto pruhu neohrozil řidiče jedoucího za ním (§ 15 odst. 1 cit. vyhl.) a dále na tom, zda již jeho jízdu v levém jízdním pruhu odůvodňovalo zamýšlené odbočování nebo zda jeho přítomnost v této části vozovky byla porušením § 44 odst. 1 vyhl. č. 100/75 Sb.