

# Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 1959, sp. zn. 2 Tz 19/59, ECLI:CZ:NS:1959:2.TZ.19.1959.1

**Číslo:** 35/1959

## **Právní věta:**

Otázka zavinění je právní otázkou a nikoliv otázkou znaleckou, znalec může svůj posudek podat pouze o otázkách odborných a soud musí pak znalecký posudek hodnotit jako všechny ostatní důkazy podle vnitřního přesvědčení, založeného na pečlivém uvážení všech okolností případu jednotlivě i v jejich souhrnu.

Znalec musí podklady k posudku čerpat především z ohledání a nikoliv jen z výpovědi obžalovaného.

Při hodnocení posudku znalce je nutno dbát důkazů, které naznačují, že posudek znalce a jeho závěry nemusí být správné.

Pro posouzení zavinění obžalovaného je třeba vypořádat se náležitě i s okolnostmi případu, které lze zjistit jinými důkazy než znalcem.

I když svědek nemá znalosti potřebné pro odhad rychlosti auta, musí soud přihlížet k prostému líčení pozorované jízdy (jel jako hrom, zatáčkami projížděl smykem, pálil to pěkně dál) a ne je odbýt tím, že "k této výpovědi není třeba přihlížet".

**Soud:** Nejvyšší soud

**Datum rozhodnutí:** 17.07.1959

**Spisová značka:** 2 Tz 19/59

**Číslo rozhodnutí:** 35

**Číslo sešitu:** 6

**Typ rozhodnutí:** Rozhodnutí

**Hesla:** Doprava, Důkaz, Posouzení právní, Svědectví, Svědek, Zavinění

**Předpisy:**

**Druh:** Rozhodnutí ve věcech trestních

**Sbírkový text rozhodnutí:**

*Obžalovaný dne 1. července 1958 v Karlových Varech jako řidič nákladního auta Tatra 111 s připojeným nákladním přívěsným vozem neopatrnou jízdou přivedl motorovou soupravu do smyku, přičemž přešel na levou stranu vozovky, ve smyku zachytil na chodníku jdoucí děti Dalibora, který byl okamžitě usmrcen a jeho bratra Ctirada, který utrpěl zlomeninu lebeční kosti. Přívěsným vozem prorazil ochrannou zídku při silnici, přívěsný vůz zcela zdemoloval, nákladní auto poškodil a na*

*nákladu způsobil škodu ve výši 74.808,80 Kčs, na vozidle 10.127 Kčs a proražením ochranné zdi 3.500 Kčs.*

*Lidový soud v Karlových Varech obžalovaného zprostil obžaloby podle § 242 písm. b) tr. ř. z trestného činu ublížení zdraví z nedbalosti podle § 222 odst. 1,2 tr. zák. a poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 246 odst. 1,2 tr. zák. Podle § 244 odst. 1 tr. ř. poškozené Technickou službu města Karlových Var, n. p. ČSAD závod 171 Praha-Holešovice a L. M. otce dětí odkázal s náhradou škody na řízení ve věcech občanskoprávních.*

*Krajský soud v Karlových Varech usnesením zamítl odvolání okresního prokurátora.*

*Nejvyšší soud ke stížnosti pro porušení zákona podané generálním prokurátorem zjistil, že tímto usnesením byl porušen zákon v ustanovení § 2 odst. 7 tr. ř. Zrušil usnesení krajského soudu i rozsudek lidového soudu v Karlových Varech a tomuto uložil, aby ve věci znovu jednal a rozhodl.*

### **Odůvodnění:**

Proti usnesení krajského soudu podal generální prokurátor dne 27. dubna 1959 stížnost pro porušení zákona s návrhem na zrušení napadeného rozhodnutí a v podstatě uvedl, že krajský soud neposoudil veškeré důkazy, že se nezabýval všemi zjištěnými okolnostmi případu a že měl vyžádati nový posudek znalce se speciálními znalostmi o technickém vybavení vozů Tatra 111, neboť znalec inž. T. nezjistil příčinu nehody a svůj posudek několikrát změnil.

Nejvyšší soud shledal, že byl porušen zákon.

Oba soudy vycházejí při rozhodování o vině obžalovaného z toho, že obžalovaný při sjíždění kopce zatačkami na pražské silnici v Karlových Varech jel rychlostí nejvýše 20 km/hod., že při jízdě vypadl zařazený II. stupeň rychlosti, že vozovka byla polita naftou a vlhká od mlhy a v důsledku vypadnutí II. stupně rychlosti přestalo brzdění motorem, motorová souprava počala zvětšovat rychlost, vlečný vůz se dostal do smyku a tlačil na tažný vůz, takže vznikla situace, kterou obžalovaný nezavinil a za níž nemohl vůz zvládnout a tím došlo k havárii.

Své rozhodnutí opírají oba soudy především o poslední posudek znalce inž. T. Oba soudy pokládají veškeré důkazy, které tomuto posudku odporují, za nepodložené, nerozhodné a vyvrácené posudkem znalce.

Otázka zavinění je právní otázkou a nikoliv otázkou znaleckou, znalec může svůj posudek podat v otázkách odborných a soud musí pak znalecký posudek hodnotit jako všechny ostatní důkazy podle vnitřního přesvědčení, založeného na pečlivém uvážení všech okolností případu jednotlivě i v jejich souhrnu.

Krajský soud především nepřihlédl k tomu, že znalec inž. T. vůbec neprovedl zkoumání (prohlídku) rychlostní skříně, převodových kol a aretací, ačkoliv podle výpovědi obžalovaného, která je podporována výpovědí jeho spolujezdce K., bylo příčinou nehody vypadnutí druhého rychlostního stupně za jízdy. Ani v dodatcích, kterými změnil znalec svůj posudek z 2. července 1958, znalec tuto prohlídku neprovedl. Tento nedostatek se týkal ústředního problému, zda je vůbec možné vypadnutí rychlostního stupně a v kladném případě proč a za jakých okolností (jaký byl stav aretací) k vypadnutí tohoto stupně došlo. Tento nedostatek vedl k tomu, že znalec inž. T. jednak během vyšetřování a naposledy u hlavního líčení pro nedostatek zjištěných objektivních faktů a vlastních poznatků, které nezjišťoval, případně které nedovedl vysvětlit, byl nucen činit závěry bez vlastního zkoumání a pomáhat si tím, co řekl obžalovaný V. a z toho pak činit závěry posudku.

Znalec u hlavního líčení vyslovil, že nehodu nezavinil obžalovaný, což dovedl nikoli ze zkoumání

vozidla, místa činu apod., nýbrž z výpovědi obžalovaného a svědka K. Znalec ve svém posudku ze dne 2. července 1958 (ohledání přímo na místě nehody provedl asi 2 hod. po nehodě) v souladu s některými objektivně zjištěnými skutečnostmi dospěl k závěru, že rychlost před havárií pravděpodobně nebyla přiměřená danému místu a okolnostem. Avšak během trestního řízení, když byl stále více nucen se vypořádat s dotazy, podklady pro své závěry nečerpal ze svého ohledání, nýbrž z výpovědi obžalovaného. Výsledek se pak projevil v tom, že znalec po dvojí opravě svého původního posudku dal soudu podklad pro názor, že příčina nehody byla zaviněna okolnostmi na vůli obžalovaného nezávislými. První posudek ze dne 2. 7. 1958 vycházel jen ze zjištěných objektivních faktů, dokumentujících vinu řidiče, po opravách vyzněl u hlavního líčení docela jinak, přičemž dodatečná zjištění učinil znalec nikoliv na základě znaleckého technického ohledání, ale na podkladě ústních informací osob, které byly zainteresovány na trestním stíhání.

Soudy mají za to, že příčinou nehody bylo vypadnutí zasunutého druhého rychlostního stupně a nikoliv jednáni obžalovaného. Přitom nebylo zjišťováno, proč a zda k vypadnutí druhého rychlostního stupně došlo a zda nedošlo k vypadnutí právě v důsledku neopatrné jízdy obžalovaného na nebezpečné vozovce. K sjednání jasna chybí náležitý znalecký posudek, který by vyšel z ohledání rychlostní skříně. Toto však dosud provedeno nebylo. V dodatcích k svému posudku znalec inž. T. podle informací obžalovaného a spolujezdce K. připouští, že vozy Tatra 111 trpí vypadáváním druhého rychlostního stupně.

O jízdách vozů Tatra 111 do Číny přes Tibet je známo, že tyto vozy vzhledem k předpokládanému namáhání, zejména při použití druhého rychlostního stupně v těžkých terénech i při brzdění motorem, jsou stavěny tak, že stavba zubů kol převodové skříně (skosení) a ostatní technické zabezpečení je zpracováno tak, aby při jízdě (brzdění motorem), byla zajištěna bezpečnost jízdy, a to i vyloučením možnosti vypadnutí zasunutého rychlostního stupně. Vypadl-li zasunutý rychlostní stupeň, při neprovedení ohledání rychlostní skříně, je dáno několik možností:

1. Zasunutý druhý rychlostní stupeň by mohl vypadnout jen tehdy, kdyby opotřebování zubů kol a zajišťovacího zařízení vůbec bylo tak značné, že by zmíněné zajištění bylo znehodnoceno. V tomto směru svědek K. uvádí, že asi v polovině května 1958 byla vyměněna rychlostní skříň a že od té doby rychlost ani jednou nevypadla. Tudíž technické zařízení, zabezpečující zasunutí rychlosti před vypadnutím nemohlo být ještě tak opotřebováno. Odpovídá-li skutečnosti tvrzení obhajoby, že u vozů Tatra 111 vypadává druhý rychlostní stupeň, pak obžalovaný věděl o tomto nebezpečí a měl při sjíždění panorámy je předvídat a měl tedy tomu přizpůsobit rychlost s použitím redukováného stupně. Toto však neučinil.

2. Obžalovaný jel značnou rychlostí při zařazeném třetím rychlostním stupni nebo druhý rychlostní stupeň zasunul pozdě při větším počtu obrátek. Z hlediska této možnosti je třeba přihlídnout i k rozporu mezi výpověďmi obžalovaného a svědka K. Obžalovaný tvrdil, že druhou rychlost zařadil při jízdě do kopce Hůrky, a to ještě před dojetím na kopec, když dotahoval a vyjel na kopec druhou rychlostí, spolujezdec svědek K. však uváděl, že obžalovaný zařadil druhou rychlost až na kopci.

3. Vypadnutí rychlosti v souladu s tvrzením znalce inž. T. bylo výsledkem velké rychlosti se střídavým brzděním motorem a poháněním motorem, což by odpovídalo tomu, jak líčí jízdu obžalovaného svědci K., N., Š. a i svědek U., tj. že obžalovaný jel rychle, zatáčky projížděl smykem (řezáním) a rychlým měněním rychlostí, tj. s brzděním a s okamžitým následujícím přidáním plynu. Kromě toho i velké zatížení nákladem (tekutinou) zvětšovalo možnost vypadnutí soupravy zasunovače rychlosti, při značné rychlosti se střídavým brzděním a poháněním motorem.

K objasnění všech těchto skutečností a možností bude třeba, aby soud si vyžádal nový znalecký

posudek. Vzhledem ke specifickým technickým zvláštnostem a podrobnostem vozů Tatra 111 bude třeba, aby znalecký posudek podal odborník z výroby vozů Tatra 111, případně z ministerstva strojírenství (§ 122 tr. ř.).

Dále bude třeba pro posouzení zavinění obžalovaného náležitě se vypořádat s okolnostmi případu, které lze zjistit jinými důkazy než znalcem.

Soudy dospěly k závěru, že příčina nehody byla též v rozlité naftě na silnici. Místo činu ohledali orgánové VB, ale také i znalec inž. T., avšak existenci nafty na místě nehody nikdo z nich nezjistil. Znalec sám ve svém posudku z 2. 7. 1958 v souhlase se svými zkušenostmi uváděl, že vozovka z malých žulových kostek, byla v době nehody navlhla klesající mlhou a uvedl „tato zvlhčená vozovka je více kluzká než vozovka namočená bezprostředně deštěm“. To je pak okolnost rozhodná pro posouzení, zda řidič si počínal úměrně této situaci. Navlhla vozovka je krajním nebezpečím pro dopravu, zejména nebezpečím smyku i brzděním v zatáčkách apod. Tento stav vozovky je okolnost případu, která měla řidiče Tatra 111 vést ke zvýšené opatrnosti při vjíždění do zatáčky, měl zajišťovat i vlek, což neučinil, měl vjíždět do zatáčky takovou rychlostí, která podle jeho rozsáhlých řidičských zkušeností by zajišťovala, aby vlek nedostal smyk a aby nebylo nutno prudčeji brzdit. (V tom směru svědek B. uvádí „vjel do zatáčky a přibrzdil a pak zase přidal plyn“.) Ke smyku však došlo a síla nebrzděného vleku, tlačícího na tažný vůz nemohla být pak obžalovaným zvládnuta. Je proto třeba uvážit všechny důkazy, zda neopatrné vjíždění obžalovaným do zatáček nebyla základní příčina nehody.

Pokud se týče možností, že by smyk a tudíž nehodu způsobilo polití vozovky naftou, jde o okolnost, kterou do vyšetřování vnesla až výpověď svědka T., který jel před obžalovaným po téže silnici na motocyklu. Především nešlo o žádné polití naftou, nýbrž jen o postřík silnice naftou, vystříknuvší z některého motorového vozidla, které jelo před nimi. Přitom svědek T. uvádí, že vozovka byla potřísněna jen místy. I kdyby skutečně vozovka někde v místě nehody byla takto postříkána naftou, což však ohledáním zjištěno nebylo, mohlo toto samo o sobě ohrožovat lehký motocykl, avšak i u tohoto vozidla patrně hlavním nebezpečím byla navlhla vozovka. Kdyby vozovka byla polita souvislejší vrstvou nafty, nešlo by to patrně pozornosti několika zkušených orgánů VB i znalci. Kromě toho před obžalovaným i po něm projelo bez nehody místem více nákladních vozidel. Bude proto nutno uvážit, když došlo ke smyku, zda smyk nebyl zapříčiněn nepřiměřenou rychlostí při vjíždění a projíždění zatáčkami na svahu vozovky, nebezpečně zvlhlé padající mlhou a ne předvídatelnou okolností, naftou, kterou obžalovaný ze svého místa ve voze neviděl.

Dále soud při posuzování zavinění [§ 3 odst. 2 písm. b) tr. zák.] musí uvážit veškeré zjištěné okolnosti a osobní poměry obžalovaného a posoudit, zda vzhledem k těmto okolnostem případu a osobním poměrům mohl obžalovaný předvídat, že způsobí výsledek uvedený v zákoně.

Řidiči těžkotonážních vozů znají jejich stabilitu na vozovce a převahu proti jiným vozidlům na silnici a často si počínají v silniční dopravě bezohledně a riskují. I když počet ujetých tunokilometrů zajistil obžalovanému kladné hodnocení na pracovišti, vypadá bilance jeho jízd z hlediska bezpečnosti, zcela jinak. Tak jen v průběhu let 1957 a 1958 byl obžalovaný několikrát administrativně stíhán pro neukázněnost a neurvalost v dopravě (v roce 1957 pokutován pro rychlou jízdu, dne 28. 5. 1957 předjížděl na nechráněném silničním přejezdu, dne 10. 2. 1958 nesprávným předjížděním zavinil dopravní nehodu, dne 29. 4. 1958 překročil v uzavřené osadě dovolenou rychlost). Jak se obžalovaný choval v silniční dopravě kritického dne při jízdě z Prahy, při níž v Karlových Varech došlo k tragické nehodě, svědčí výpovědi svědků N. a Š., kteří uvádějí, že nákladní vůz Tatra 111 s vlekem naloženým barely u obce Hořesedly projížděl zatáčku v malém oblouku a bezprostředně ohrozil jejich osobní auto, které jen o několik centimetrů minul. K tomu bude však třeba výsledky těchto svědků zjistit bližší popis, případně v časovém určení prokázat, že jde skutečně o soupravu řízenou obžalovaným. Tento způsob projíždění zatáčky, líčený uvedenými svědky je shodný, jak jej líčí i svědek cestář B. v

místě těsně před nehodou, zde již na kluzké vozovce.

Svědék T., který řídil rovněž nákladní auto a jel za vozidlem řízeným obžalovaným a dalším vozidlem, uvádí, že jeli za sebou rychlostí asi 40 - 50 km/hod. Skutečnost, že tento svědek uvádí, že právě před vjezdem do zatáček nad Karlovými Vary, mu vozidlo řízené obžalovaným ujelo z dohledu, soudy nehodnotily. Obžalovaný ujel opatrně jedoucímu svědku T., který svoji opatrnost odůvodňuje počasím. Tento svědek byl si tedy vědom nebezpečnosti vozovky, mohl si proto nebezpečnosti vozovky být vědom i obžalovaný. Je tedy třeba uvážit, zda obžalovaný nejel větší rychlostí než jelo vozidlo, které upravilo svoji rychlost spádu vozovky, zatáčkám a kluzkém u povrchu vozovky a uvážit, zda obžalovaný nejel do zatáček Panorámy větší rychlostí než svědek T., který svou rychlost odhaduje asi na 40 km/hod. Přitom je nutno uvážit, zda obžalovaný jel s plně naloženým tažným i vlečným vozem, přičemž náklad, jímž byly barely s tekutinou a který obžalovaný znal, usnadňovaly působení sil v zatáčkách, směrem do stran a tudíž zvyšovaly i možnost smyku. I z tohoto hlediska a podle těchto okolností měl krajský soud hodnotit, zda jízda byla přiměřená danému místu a situaci.

Nebezpečnou a vůči jiným účastníkům silniční dopravy bezohlednou jízdu obžalovaného těsně před místo nehody, líčí sice prostě, ale přesvědčivě svědek B., okresní cestář. Tento svědek uvádí, že nemá znalosti pro odhad rychlosti, ale soud musí uvážit, zda k tomuto prostému líčení pozorované jízdy, je nutno přihlédnout a ne ji pouze odbýt tím, že k této výpovědi není třeba vůbec přihlížet. Šlo o svědka, který viděl auto vjíždět právě do kritických míst, v nichž došlo ke smyku vleku, který pak byl příčinou nehody. Svědek sám není sice automobilista a není proto schopen udat rychlost motorové soupravy, řízené obžalovaným v hodnotě vyjádřené rychlostí počtu kilometrů v hodině, ale jeho prosté sdělení, že obžalovaný „jel jako hrom, zatáčkami projížděl smykem, pak to vyrovnal a páčil to pěkně dál a nic nedbal, že jsou tam zatáčky a že je to hladké“, vyřizuje jeho bezprostřední vjem, že obžalovaný jel rychleji v poměru k jiným projíždějícím vozidlům, na jejichž nepřiměřenou rychlost v tomto nebezpečném místě je svědek zvyklejší než na nepřiměřenou rychlost obžalovaného. Jeho vyjádření „jel jako hrom a páčil to“, je vyjádřením, že obžalovaný jel nepřiměřenou rychlostí, riskantně a nebezpečně. O tom svědčí i svědkovo sdělení vyšetřovateli, že podle této rychlosti očekával, že obžalovaný „se nabourá“. Krajský soud měl proto provést rozbor této svědecké výpovědi a měl uvážit, zda tato svědecká výpověď prostě a lidově formulovaná, odpovídá principům vnímání a myšlení prostého, avšak zkušeného člověka. Kdyby krajský soud provedl rozbor této výpovědi, bylo by mu to také signálem, že znalecký posudek inž. T. není zcela v pořádku, že neodpovídá všem zjištěným skutečnostem a nezamítl by návrh prokurátora v odvolacím líčení na doplnění řízení novým znaleckým posudkem.

Podobně je tomu při hodnocení svědecké výpovědi svědka U., který odhaduje rychlost soupravy řízené obžalovaným v místě před nehodou, na 40 km/hod. Skutečnost, že jde o 14letého hochu, neměla být důvodem pro přezírání tvrzení tohoto svědka, a to již proto, že tento svědek jezdívá často se svým otcem řidičem, a tudíž při uvážení přirozeného chlapeckého vnímání, není předpokladu k tomu, že by tento hoch nebyl schopen odlišit nepřiměřenou rychlost od rychlosti 20 km/hod. v tomto nebezpečném místě. Tvrzení svědka U. je pak v naprostém souladu i s pozorováním svědků T., N., Š. a B., takže soud měl dostatek podkladů pro správné zvážení výpovědí odporujících znaleckému posudku a k odhalení mezer ve znaleckém posudku, případně nesprávných tvrzení obhajoby. Dále bude třeba přezkoušet výslechem znalce, zda to, že obžalovaný vjížděl do kritického místa nepřiměřenou a velkou rychlostí a že nešetřil nutné opatrnosti, nedokazuje i ten fakt, že došlo v zatáčce ke smyku vleku, což u váhy a povahy soupravy odpovídá větší rychlosti, přičemž vlek, který kdyby byl brzděn v mírné rychlosti, by ubrzdl sám i tažný vůz. V daném případě však vlek naopak tlačil na tažný vůz a obžalovaný na nebezpečném svahu Panorámy kritické situaci soupravu nezvládl.

Dále je nutno zjistit, zda i výpovědi obžalovaného a svědka K., že po smyku se dvakrát snažil marně zastavit, nedokazují, že obžalovaný vjel do zatáček rychlostí, kterou nemohl zvládnout vůbec, tedy ani v době, kdy druhý stupeň rychlosti ještě nevypadl a zda tedy základní příčinou nehody nebyla

přiměřená rychlost. V tomto směru krajský soud nedal si tato objektivní fakta znalcem vysvětlit. Teprve po zjištění těchto fakt ve spojitosti se svědeckými výpověďmi svědků N., Š., T., B. a U. může soud posoudit, zda obžalovaný dodržel povinnosti vyplývající z § 25 vyhl. min. vnitřní č. 145/1957 Sb., zejména, zda rychlost jízdy přizpůsobil stavu vozidla, jakož i stavu a povaze silnice, zda jel vůbec zvláště mírnou rychlostí, jak to ukládá ustanovení § 25 odst. 2 cit. vyhl. za okolností, které vyžadují zvláštní opatření, což bylo nezbytné v prudkých zatáčkách silnice Praha-Karlovy Vary, v Karlových Varech na Panorámě s prudkým svahem, vydlážděným žulovými drobnými kostkami, navlhými padající mlhou.

Pokud jde o výpověď svědka T., uvádí sice tento svědek, že obžalovaný vjížděl do místa nehody rychlostí asi 20 km/hod. Krajský soud však neuvážil všechny okolnosti, vyplývající z této výpovědi, a především to, že svědek tuto výpověď učinil až u hlavního líčení po odstupu doby a dále pak to, že svědek T. uvádí, že jel na motocyklu a uslyšel za sebou hluk motoru, obrátil se a tento okamžik mu postačil k odhadu rychlosti obžalovaného. Jeho momentální postavení bylo ve směru jízdy Tatra 111 a neviděl tudíž soupravu z boku, nýbrž téměř z příčného pohledu, z něhož nelze rychlost odhadnout tak spolehlivě, jako při pohledu z boku.

Bude nutno přezkoumat závěr znalce inž. T., že malou rychlost prokazuje i to, že byla proražena jen chatrná ochranná silniční zídka, k jejímuž proražení bylo zapotřebí jen malé síly, přičemž přes zídku přepadl jen vlek a nikoliv i tažný vůz. V tomto směru je posudek znalce pouhým ničím nepodloženým odhadem.

Dopravní nehoda, která se stala dne 1. července 1958 v Karlových Varech, měla velmi vážné následky, přišel při ní o život mladý hoch Dalibor M. a těžce byl zraněn jeho bratr Ctibor a dále zde bylo značně poškozeno socialistické vlastnictví. Krajský soud však při rozhodování o zavinění řidiče auta Tatra 111 obžalovaného naprosto jednostranně posuzoval jeho zavinění na základě měněného znaleckého posudku inž. T. a nedbal důkazů, které signalizovaly, že posudek znalce není úplný a jeho závěry nemusí být správné.

Aby rozhodnutí soudu bylo spravedlivé, musí být zjištěny všechny okolnosti případu, které se zjistit daly a musí proto být provedeny všechny důkazy, které slouží k objasnění, zda byl či nebyl spáchán trestný čin, který jako společenský jev nepříznivě zasahuje do společenských vztahů společnosti, spějící k socialismu. Pokud soud neposuzuje ani provedené důkazy v jejich souvislosti a neprovede veškeré důkazy, které se provést dají k objasnění všech skutečností a okolností, rozhodných pro posouzení jednání i zavinění obžalovaného, nemůže rozhodnout spravedlivě, neboť porušuje zákon v ustanovení § 2 odst. 7 tr. ř.

Soud musí provést doplnění řízení především výslechem nového znalce tak, jak bylo výše uvedeno. Dále pak musí výslechem svědků N. a Š. si dát aspoň přibližně popsat soupravu a dobu projíždění soupravy u Hořesedel, s níž se svědci setkali, aby mohl posoudit, zda šlo o vůz, řízený obžalovaným. Musí vyslechnout svědky Š., K. a O. Š., kteří byli podle záznamu ze dne 14. října 1958 očitými svědky havárie a kteří dosud vyslechnuti nebyli.

Jelikož v odvolacím řízení by bylo nutno provádět o podstatných okolnostech případu obsáhlé dokazování a protože i skutková zjištění lidového soudu jsou neúplná, byl zrušen i rozsudek lidového soudu a věc byla vrácena lidovému soudu v Karlových Varech k novému projednání a rozhodnutí.