

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 12.09.1978, sp. zn. 6 Tz 37/78, ECLI:CZ:NS:1978:6.TZ.37.1978.1

Číslo: 9/1979

Právní věta: Při objasňování skutečného stavu věci u trestního činu ublížení na zdraví spáchaného řidičem motorového vozidla porušením předpisů vyhlášky federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu jsou orgány činné v trestním řízení povinny též zjišťovat, zda osoby, které při střetu motorových vozidel utrpěly újmu na zdraví, a sedící na sedadlech povinně vybavených bezpečnostními pásy ve smyslu § 5 odst. 2 cit. vyhl. byly jimi v době střetu motorových vozidel též připoutány a v případě, že nikoli, jaký vliv měla tato okolnost na povahu jejich zranění. Toto zjištění je významné z hlediska event. spoluzavinění následku (účinku) poškozenými, což by mohlo mít vliv na snížení míry zavinění obviněného a tím i na hodnocení stupně nebezpečnosti činu pro společnost.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 12.09.1978

Spisová značka: 6 Tz 37/78

Číslo rozhodnutí: 9

Číslo sešitu: 1

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Doprava, Ublížení na zdraví

Předpisy: 140/1961 Sb. § 3 odst. 4
§ 31 odst. 1

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

K stížnosti pro porušení zákona podané ministrem spravedlnosti ČSR Nejvyšší soud ČSR zrušil rozsudek okresního soudu v Hodoníně ze dne 19. ledna 1978 sp. zn. 3 T 344/77 a přikázal tomuto soudu, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Rozsudkem okresního soudu v Hodoníně ze dne 19. 1. 1978 sp. zn. 3 T 344/77 byl obviněný Z. B. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a odsouzen podle téhož ustanovení k trestu odnětí svobody na osm měsíců s podmíněným odkladem jeho výkonu na zkušební dobu tří roků (§ 58 odst. 1 písm. b/, § 59 odst. 1 tr. zák.) za současného přijetí společenské záruky ZO SSM a ZV ROH při ČSAD Břeclav. Dále podle § 49 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu tří roků.

Podle rozsudku obviněný spáchal trestný čin tím, že dne 23. 2. 1977 kolem 8.00 hod. jako řidič nákladního automobilu zn. Škoda 706 NTC SPZ BV 19-10 při vlečení dalšího nákladního automobilu zn. Škoda 706 RTN SPZ BV 15-04 na silnici před obcí Hustopeče nedodržel bezpečnou vzdálenost za nákladním automobilem, a když toto vozidlo přibrzdilo, dostal na mokré vozovce při brzdění smyk, vjel do levé poloviny vozovky, kde narazil do osobního automobilu zn. Škoda 1000 MB SPZ BV 40-85, přičemž při nehodě byl usmrčen řidič tohoto automobilu J. D. a spolujezdec F. N. a další spolujezdkyně F. P. utrpěla těžkou újmu na zdraví s dobou léčení do 25. 7. 1977.

Proti tomuto rozsudku podaly odvolání L. D. a Š. N., manželky usmrčených, a to proti výroku o trestu.

Toto odvolání bylo usnesením krajského soudu v Brně ze dne 3. 3. 1978 sp. zn. 5 To 55/78 podle § 253 odst. 1 tr. ř. zamítnuto, protože bylo podáno neoprávněnými osobami.

Proti rozsudku okresního soudu podal ministr spravedlnosti ČSR v šestiměsíční lhůtě uvedené v § 272 tr. ř. stížnost pro porušení zákona. Uvedl v ní, že okresní soud vzal za prokázaný skutkový děj tak, jak jej vylicil obviněný. Bylo však třeba, aby řízení bylo doplněno za účelem objasnění skutečné příčiny, která vedla k souzené nehodě, aby tak bylo možno zjistit, jaká ustanovení pravidel silničního provozu obviněný porušil, a po tomto zjištění posoudit, zda k nehodě s těžkými následky u tří osob nedošlo v důsledku hrubého porušení předpisů dopravy ve smyslu ustanovení § 224 odst. 3 tr. zák. Z hlediska event. spoluzavinění J. D. a F. P. na následcích nehody bylo dále třeba zjistit, zda J. D. a F. P. byli připoutáni bezpečnostními pásy, zejména v tom směru, zda následky nehody by byly menší, kdyby byli připoutáni podle předpisu. Kromě toho bylo třeba řízení doplnit vyžádáním lékařské zprávy o povaze zranění poškozené F. P., zejména v tom směru, zda toto zranění nezanechá trvalé následky.

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

Okresní soud především nekriticky převzal do výroku rozsudku skutkový stav rozvedený v návrhu obžaloby, ačkoli při správném zhodnocení důkazů provedených v hlavním líčení bylo jej třeba doplnit a upřesnit.

Obviněný uvedl, že v době před nehodou již delší dobu jel za nákladním autem zn. Praga S5T, jehož řidič soustavně přibrzdil. Byla snížena viditelnost a pršelo, takže vozovka byla mokrá. Za vozidlem udržoval vzdálenost 30-40 m a jel rychlostí kolem 50 km/hod. Příčinu nehody spatřuje v tom, že v důsledku intenzivního brzdění vozidla jedoucího před ním byl nucen brzdit a při tomto brzdění se jeho vozidlo dostávalo na pravou stranu ke svodidlu; proto strhl řízení vlevo, a když se dostal za středovou čáru do protisměru opět se snažil stočit řízení vpravo. Vozidlo jím řízené bylo za středovou čárou asi 30 cm. Obviněný uvedl, že neměl zkušenosti jako řidič nákladního auta s tažením dalšího vozidla ve vleku, což mělo vliv na techniku jeho jízdy.

Svědčce J. B., která jako stopařka jela v kabině s obviněným, uvedla, že obviněný jel dále stále v nebezpečné blízkosti za nákladním autem jedoucím před ním a tuto vzdálenost odhadla na 10-15 m. Dále uvedla, že obviněný jel stále rychlostí kolem 60 km/hod.

Vyhodnocením tachografického kotouče z vozidla řízeného obviněným lze zjistit, že obviněný v době od 7.40 do 7.45 hod. kritického dne několikrát překročil rychlost jízdy nad 60 km/hod. (63, 68, 63, 67, 62 a 64 km/hod.) a porušil tak ustanovení § 26 odst. 1 vyhlášky FMV č. 100/1975 Sb. o vlečení motorových vozidel. Těsně před nehodou jel obviněný rychlostí 59 km/hod., poté během jedné minuty snížil rychlost jízdy na 50 km/hod., opět zvýšil rychlost jízdy na 55 km/hod. a z této rychlosti došlo k prudkému snižování rychlosti jízdy na nulovou hodnotu. Z uvedeného je tedy zřejmé, že v době těsně

před nehodou vozidlo řízené obviněným zvyšovalo rychlost jízdy. Vlastní příčinou vjetí vozidla řízeného obviněným do protisměru byla pak podle znalce ta skutečnost, že obviněný byl nucen v důsledku brzdění vozidla jedoucího před ním intenzívně brzdit, při brzdění vlečené vozidlo tlačilo zadní část vlečného vozidla vlevo a tím se přední část vlečného vozidla sunula vpravo na svodidlo. Na tuto situaci reagoval obviněný stržením řízení vlevo a opět intenzívně brzdil, dostal se však s vlečným vozidlem do protisměru. Proto opět strhl řízení vpravo, avšak v důsledku intenzívního brzdění se zablokovala přední kola a to mu znemožnilo návrat na pravou stranu vozovky. Ke střetu vlečného vozidla řízeného obviněným, s vozidlem jedoucím v protisměru došlo podle propočtu znalce více než jeden metr za středovou čarou ve směru jízdy obviněného, a to v malém časovém rozpětí od začátku brzdění a s ním spojeného manévrování s řízením, a proto řidič protijedoucího osobního auta nemohl střetu zabránit. Dále znalec propočtl, že ani odstup vlečného vozidla řízeného obviněným od vozidla jedoucího před ním v délce 30 až 40, uváděné obviněným nebyl bezpečný, protože k zabrzdění jeho vozidla za situace, že měl ve vleku další nebrzděné nákladní motorové vozidlo, potřeboval vzdálenost kolem 55 m. Rychlost jízdy soupravy nebyla tedy přiměřená dané dopravní situaci, a to jak vzhledem ke stavu vozovky, tak zejména vzhledem ke vzdálenosti od vozidla jedoucího před vlečným vozidlem, a proto, že obviněný nedodržel potřebnou bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním. Znalec také na požádání soudu vysvětlil a názorně nakreslil, jak došlo ke střetu obou vozidel a co vedlo k tomu, že motorové vozidlo řízené poškozeným D. pokračovalo po střetu v jízdě na svodidlo vpravo ve směru jeho jízdy a po odražení od svodidla se smykem dostalo do protisměru.

V tomto posudku znalce z oboru dopravy se nevyskytují nepřesnosti; naopak lze konstatovat, že závěry posudku jsou v souladu s ostatními důkazy ve věci provedenými.

Zhodnocení těchto důkazů správně dospěl okresní soud k závěru, že jednou z příčin nehody byla skutečnost, že obviněný při řízení vlečného vozidla nedodržel bezpečnou vzdálenost za nákladním autem jedoucím před ním. Dále nedodržel rychlost jízdy přiměřenou stavu a povaze vozovky. Obviněný tedy jednal v rozporu s ustanoveními § 12 odst. 1 a § 13 odst. 1 vyhlášky FMV č. 100/1975 Sb.

Důvodná je námitka uplatněná ve stížnosti pro porušení zákona, že bylo povinností okresního soudu zjistit, zda poškození J. D. a F. P. byli před nehodou připoutáni bezpečnostními pásy a v případě že nikoli, zda by následky nehody nebyly u nich tak závažné, kdyby připoutání byli. Toto zjištění je významné nikoli z hlediska event. spoluzavinění poškozenými, ale z hlediska event. spoluzavinění následku (účinku), což by mohlo mít vliv na snížení míry zavinění a na hodnocení stupně nebezpečnosti činu pro společnost. Nelze totiž pominout tu skutečnost, že podle § 5 odst. 2 vyhlášky FMV č. 100/1975 Sb. řidič motorového vozidla a osoba sedící na sedadle vybaveném bezpečnostním pásem jsou povinni se připoutat těmito pásy za jízdy mimo obec.

Obviněný uvedl, že poškozené D. a P. vyprošťoval z havarovaného automobilu a zjistil, že jmenovaní nebyli připoutáni bezpečnostními pásy. Naproti tomu poškozená F. P. trvala na tom, že jak ona tak i poškozený D. byli před nehodou bezpečnostními pásy připoutáni.

Za tohoto stavu bylo povinností okresního soudu, aby se zřetelem na okolnosti výše uvedené se pokusil tento rozpor ve výpovědích obviněného a poškozené odstranit a zjistit, jak tomu skutečně bylo, aby pak mohl případně dále řízení doplnit vyžádáním posudku znalce lékaře za účelem zjištění, do jaké míry by použití bezpečnostních pásů zabránilo těžšímu následku.