Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 14.07.1981, sp. zn. 3 Tz 20/81, ECLI:CZ:NS:1981:3.TZ.20.1981.1

Číslo: 43/1982

Právní věta: Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by hrozil střet s vozidlem, jehož řidič je povinen dát mu přednost v jízdě. Tuto povinnost zabránit tak střetu vozidel má jen tehdy, když včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, popř. si počínal tak, že je zřejmé, že ji nesplní. Jestliže řidič reaguje nesprávně na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením jeho pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ačkoliv při správné reakci bylo ještě možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223 odst. 2, resp. § 224 odst. 2 tr. zák.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 14.07.1981

Spisová značka: 3 Tz 20/81

Číslo rozhodnutí: 43

Číslo sešitu: 7-8

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Doprava, Okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, Ublížení na zdraví

Předpisy: 140/1961 Sb. § 223 odst. 2
§ 224 odst. 2

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 43/1982 sb. rozh.

Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by hrozil střet s vozidlem, jehož řidič je povinen dát mu přednost v jízdě. Tuto povinnost zabránit tak střetu vozidel má jen tehdy, když včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, popř. si počínal tak, že je zřejmé, že ji nesplní.

Jestliže řidič reaguje nesprávně na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením jeho pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ačkoliv při správné reakci bylo ještě možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu

nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223 odst. 2, resp. § 224 odst. 2 tr. zák.

(Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR z 14. 7. 1981 sp. zn. 3 Tz 20/81.)

Rozsudkem okresního soudu v Karlových Varech ze dne 23. 4. 1980 sp. zn. 2 T 53/80 byli obvinění H. T. a ing. J. P. uznáni vinnými trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák.

Trestný čin spáchali podle rozsudku tím, že dne 24. 2. 1979 v Ostrově na silnici č. I/13 v odpoledních hodinách před vjezdem do objektu provozovny ČSAD H. T. jako řidič autobusu při odbočování vlevo do podnikových garáží n. p., Plzeň, dopravní závod Karlovy Vary, vjel, byť nevýrazně, do levé poloviny vozovky a nedal tak plně přednost protijedoucímu osobnímu automobilu VAZ 2101, řízenému obviněným ing. J. P., který v důsledku nepřiměřené rychlosti na mokré vozovce a nesprávné techniky brzdění přivedl vozidlo do smyku, který nezvládl, a pravým bokem svého vozidla narazil na přední část již stojícího autobusu. Při nehodě utrpěli dva spolujezdci obviněného ing. J. P. lehkou újmu na zdraví a jeden těžkou újmu na zdraví.

K stížnosti pro porušení zákona podané generálním prokurátorem ČSR zrušil Nejvyšší soud rozsudek okresního soudu v Karlových Varech a přikázal tomuto soudu, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Nutno souhlasit s námitkou uplatněnou ve stížnosti pro porušení zákona, že dodatečně vyhotovené plánky místa dopravní nehody znalcem z oboru zeměměřických prací a znalcem z oboru silniční dopravy vyznačují jiné místo konečného postavení vozidel po nehodě, než jak je tomu v původním plánku vyhotoveném vyšetřovatelem. Rozdílné jsou také délky autobusu v těchto pláncích. Za tohoto stavu nelze spolehlivě zjistit, jaké byly možnosti bezpečného projetí vozidla obviněného ing. P. podél autobusu stojícího částečně v pravé polovině vozovky ve směru jízdy jmenovaného.

Tyto závažné rozpory nebyly ani v přípravném řízení ani v řízení před soudem odstraněny. Nejde však o pochybení jediné.

Dosud provedenými důkazy je prokázáno, že přednost v jízdě měl obviněný ing. P. a že dát mu přednost v jízdě měl povinnost obviněný T., který jel s autobusem v protisměru a odbočoval vlevo do podnikových garáží. Je dále prokázáno, že obviněný T. dával při odbočování již na delší vzdálenost znamení o změně směru jízdy vlevo a najížděl na střed vozovky, kde však nezastavil a pokračoval až za střed vozovky. V konečném postavení byl 80 cm za středovou čárou vozovky. Tím omezil protijedoucí osobní automobil, řízený obviněným ing. P., v jízdě a dokonce u jmenovaného vyvolal dojem, že v odbočování bude pokračovat. Na tuto situaci začal obviněný ing. P. reagovat prudkým brzděním a natočením předním kol vlevo, což vedlo ke smyku a k bočnímu střetu jeho vozidla s čelem stojícího autobusu.

Z uvedeného bylo možno učinit spolehlivý závěr, že obviněný T. najížděním až za střed vozovky při odbočování vlevo do garáží ČSAD ovlivnil chování protijedoucího řidiče obviněného ing. P. a jednal tak v rozporu s ustanovením § 15 odst. 4 a § 7 odst. 19 vyhlášky č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. V tom také spočívá jeho zavinění na posuzované nehodě.

Naproti tomu nelze se ztotožnit s jednostranným a důkazně nepodloženým závěrem okresního soudu, že obviněný ing. P. jednal v rozporu s ustanovením § 12 odst. 1 a § 2 odst. 2 cit. vyhlášky.

Řidič vozidla, který má přednost v jízdě není povinen změnit směr nebo rychlost jízdy za situace, kdy nic nenasvědčuje tomu, že by hrozil střed jeho vozidla s vozidlem, jehož řidič je povinen mu dát

přednost v jízdě. Tuto povinnost má jen tehdy, zjistí-li včas a na dostatečnou vzdálenost, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, tuto povinnost nesplnil, a přitom má dostatek možnosti snížením rychlosti, popřípadě i zastavením vozidla nebo změnou směru jízdy střetu vozidel zabránit.

Podle správného zjištění okresního soudu zůstala nevyvrácena obhajoba obviněného ing. P., že v kritickém úseku nepřekročil maximálně povolenou rychlost jízdy v uzavřené obci, a že rychlost jízdy asi 60 km/hod. odpovídala vzdálenosti na kterou dohlédl. Podle vlastního doznání viděl na vzdálenost 150 m přijíždět z protisměru autobus, se kterým se měl míjet. Ve vzdálenosti asi 100 m viděl zapnuté levé blikače autobusu, které naznačovaly změnu směru jízdy a najíždění autobusu ke středu vozovky.

Podle názoru okresního soudu bylo již tehdy povinností obviněného ing. P. v zájmu bezpečnosti snížit rychlost jízdy vzhledem k tomu, že vozovka byla poměrně úzká a navíc zúžena sněhovými bariérami po obou stranách. Podle propočtu znalce přiměřená rychlost jízdy byla 40 km/hod., avšak obviněný jel stále stejnou rychlostí (60 km/hod.) a tím riskoval, ačkoliv přizpůsobit rychlost jízdy uvedeným okolnostem je řidičovou povinností (§ 12 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb.).

S těmito závěry okresního soudu se nelze ztotožnit.

Okresní soud přehlédl, že nepřiměřená rychlost 40 km za hodinu byla vypočtena znalcem vzhledem k situaci, která nastala po vjetí autobusu do protisměru za středovou čáru na vzdálenost 80 cm, čímž se obviněnému ing. P. zúžil prostor k míjení autobusu na 1,8 m. K této situaci však podle dosavadních důkazů došlo, když byl osobní automobil řízený obviněného ing. P. ve vzdálenosti nikoliv 100 m, ale pouze 50 m od autobusu.

Z této skutečnosti měli tedy znalec i soud vycházet při svých závěrech, zda obviněný ing. P. měl ještě možnost nehodě zabránit a jakým způsobem.

Z uvedeného je patrno, že okresní soud neučinil ve věci obviněného ing. P. úplná a správná skutková zjištění a dosud provedené důkazy nesprávně zhodnotil. Tento vadný postup měl za následek, že nezjistil, zda obviněný ing. P. měl možnost včas a na dostatečnou vzdálenost na nesprávné jednání obviněného T. reagovat a zabránit tak středu svého vozidla s autobusem, či nikoliv. I když výše rozvedené okolnosti spíše nasvědčují tomu, že tuto možnost neměl, nelze po doplnění dokazování vyloučit zjištění, že obviněný ing. P. reagoval na vzniklou situaci nesprávně, že při správné reakci mohl i v uvedené situaci nehodě zabránit a že svou nesprávnou reakci zavinil.

Nesprávnou reakcí řidiče na složitou dopravní situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením pravidel silničního provozu, i když je řidičem zaviněna, nelze však zpravidla posuzovat jako porušení důležité povinnosti ve smyslu § 233 odst. 2 nebo § 224 odst. 2 tr. zák., jak to učinil okresní soud.