

Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 25.11.1982, sp. zn. 7 Tz 96/82, ECLI:CZ:NS:1982:7.TZ.96.1982.1

Číslo: 48/1983

Právní věta: Vodič autobusu, který prochází cez železničné přestání v takej vzdialenosti pred blížiacim sa osobným vlakom, že zrážke autobusu a vlaku sa zabránilo len tým, že rušňovodič osobného vlaku včas použil rýchlobrzdu, spôsobuje všeobecné nebezpečenstvo v zmysle § 180 ods. 1 Tr. zák. Porušenie povinností uložených v ustanoveniach § 21 ods. 1, 2 písm. e) vyhl. č. 100/1975 Zb. za takých okolností treba považovať za porušenie dôležitej povinnosti vyplývajúcej zo zamestnania v zmysle § 180 ods. 2 písm. b) Tr. zák.

Soud: Nejvyšší soud SSR

Datum rozhodnutí: 25.11.1982

Spisová značka: 7 Tz 96/82

Číslo rozhodnutí: 48

Číslo sešitu: 7-8

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Doprava, Obecné ohrožení

Předpisy: 140/1961 Sb. § 180 ods. 1
§ 180 ods. 2 písm. b) 100/1975 Sb. § 21 ods. 1
§ 21 ods. 2 písm. e

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 48/1983 sb. rozh.

Vodič autobusu, ktorý prochádza cez železničné přestání v takej vzdialenosti pred blížiacim sa osobným vlakom, že zrážke autobusu a vlaku sa zabránilo len tým, že rušňovodič osobného vlaku včas použil rýchlobrzdu, spôsobuje všeobecné nebezpečenstvo v zmysle § 180 ods. 1 Tr. zák. Porušenie povinností uložených v ustanoveniach § 21 ods. 1, 2 písm. e) vyhl. č. 100/1975 Zb. za takých okolností treba považovať za porušenie dôležitej povinnosti vyplývajúcej zo zamestnania v zmysle § 180 ods. 2 písm. b) Tr. zák.

(Rozhodnutie Najvyššieho súdu SSR z 25. 11. 1982 sp. zn. [7 Tz 96/82.](#))

Na základe sťažnosti pre porušenie zákona, ktorú podal generálny prokurátor SSR, Najvyšší súd SSR zrušil uznesenie Krajského súdu v Bratislave z 24. júna 1982 sp. zn. 3 To 314/82 ako aj rozsudok Okresného súdu v Leviciach z 28. apríla 1982 sp. zn. 2 T 104/82 a Okresnému súdu v Leviciach

prikázal, aby vec znova prejednal a rozhodol.

Z odôvodnenia:

Okresný prokurátor v Leviciach podal obžalobu na obvineného O. Š. pre trestný čin všeobecného ohrozenia podľa § 180 ods. 1, 2 písm. b) Tr. zák. na tom skutkovom základe, že 16. decembra 1981 o 13.20 hod. ako vodič autobusu ČSAD ŠPZ LV 48-82 na linke Levice-Zbrojníky-Želiezovce, v ktorom sa viezlo asi 5 cestujúcich, vošiel na nechránené železničné priecestie v čase, keď prichádzal k priecestiu osobný vlak číslo 2023. Vo vlaku bolo asi 250 cestujúcich. Rušňovodič C. S. bol donútený použiť rýchlobrzdu.

Okresný súd v Leviciach na neverejnom zasadnutí 28. apríla 1982 uznesením sp. zn. 2 T 104/82 zastavil trestné stíhanie podľa § 188 ods. 1 písm. d) Tr. por.

Krajský súd v Bratislave uznesením z 24. júna 1982 sp. zn. 3 To 314/82 zamietol sťažnosť okresného prokurátora podľa § 148 ods. 1 písm. c) Tr. por.

Proti rozhodnutiam súdov oboch stupňov podal generálny prokurátor SSR v šesťmesačnej lehote uvedenej v § 272 Tr. por. sťažnosť pre porušenie zákona v neprospech obvineného. Uviedol v nej, že obvinený bezprostredne ohrozil svojím konaním životy a zdravie cestujúcich v autobuse i vo vlaku a bezprostredne hrozil aj vznik škody veľkého rozsahu na týchto dopravných prostriedkoch. K havárii nedošlo len vďaka pohotovému zákroku rušňovodiča, ktorý použil rýchlobrzdu. Preto nebol zákonný dôvod na zastavenie trestného stíhania.

Najvyšší súd SSR preskúmal podľa § 267 ods. 1 Tr. por. správnosť výroku napadnutého uznesenia krajského súdu, ako aj konanie, ktoré mu predchádzalo a zistil, že zákon bol porušený v prospech obvineného.

Z obsahu spisu, najmä z výpovedí svedkov C. S., A. V., F. H., J. K. a L. R. je jednoznačne preukázané, že obvinený vošiel s autobusom na nechránené železničné priecestie v čase, keď sa bezprostredne k železničnému priecestiu blížil osobný vlak č. 2023. Tým donútil rušňovodiča použiť v rýchlosti asi 70 km/hod. rýchlobrzdu a vlak zastaviť. Keby rušňovodič nebol okamžite reagoval na túto situáciu použitím rýchlobrzdy, bolo by skutočne došlo k zrážke vlaku s autobusom, lebo je zistené, že vlak zastavil čelom rušňa asi desať metrov za priecestím (podľa výsledku vyšetrovacieho pokusu 12,2 m). Pritom autobus opustil železničné priecestie bezprostredne pred príchodom čela vlaku. Podľa očitého a nestranného svedka L. R. bol vlak v tom čase vzdialený len asi desať metrov od priecestia.

Svedok L. R. vypovedal, že sa v tom čase nachádzal v bezprostrednej blízkosti nechráneného železničného priecestia z opačnej strany, kde čakal na prechod vlaku. Videl, ako obvinený s autobusom zastal, a keď osobný vlak prichádzal k priecestiu, obvinený sa s autobusom pohol, pridal plyn a priecestie opustil, keď osobný vlak bol od neho vzdialený asi na 10 metrov. K zrážke nedošlo len zásluhou rušňovodiča, ktorý použitím rýchlobrzdy vlak spomalil a potom s ním zastavil, a to čelom rušňa bezprostredne za priecestím.

Z rozboru rýchlostného prúžku rušňa je zistiteľné, že vlaková súprava vlaku č. 2023 sa pred brzdením pohybovala rýchlosťou 70 km/hod. a po použití rýchlobrzdy bola nameraná brzdná dráha v dĺžke 220 metrov. Z toho vyplýva, že rušňovodič C. S. bol v bezprostrednom ohrození, na základe čoho musel použiť najnutnejšie a v konečnom dôsledku posledné možné opatrenie na zastavenie vlaku pred hroziacim nebezpečenstvom.

Podľa dôvodov uvedených v uzneseniach okresného i krajského súdu sa obvinený nedopustil žalovaného trestného činu, pretože v dôsledku jeho konania bezprostredne nehrozilo spôsobenie všeobecného nebezpečenstva. Podľa znaleckého posudku, ktorý vypracoval znalec z odboru cestnej

dopravy, keď sa obvinený s autobusom pohol, bol vzdialený od priecestia 240 metrov a pri rýchlosti 70 km/hod. potreboval 12,37 sekúnd na to, aby vošiel na priecestie. Vodič autobusu potreboval na prejdienie priecestia len 5,3 sekundy a v čase prechodu bol vlak dostatočne vzdialený od priecestia, aby vodič bezpečne prešiel s autobusom cez priecestie.

Okresný i krajský súd nesprávne hodnotili vykonané dôkazy, svoje rozhodnutie založili len na záveroch znaleckého posudku bez toho, aby komplexne hodnotili všetky zistené okolnosti prípadu.

Úvahy, výpočty a závery znalca sú nesprávne a sú v rozpore s výpoveďami očitých svedkov. Podľa znaleckého posudku, keď vodič zastal pred železničným priecestím, vlak bol vzdialený od priecestia 240 metrov. Obvinený sa podľa výpovede po zastavení pred priecestím pozrel na obidve strany, či nejde vlak, a pretože bolo zlé počasie, otvoril si aj dvere na pravú stranu a tak sledoval, či nejde vlak. Keď sa presvedčil, že nič nejde, s autobusom sa pohol. Vykonanie týchto úkonov si vyžiadalo určitý čas. Napriek tomu znalec hneď v nasledujúcej vete tvrdí, že keď sa autobus pohol, bol vlak vzdialený od priecestia zase len 240 metrov. Už táto základná úvaha znalca, z ktorej pri vypracovaní znaleckého posudku vychádzal, je zjavne nesprávna. Tým sa stalo, že podľa jeho výpočtov v čase prechodu autobusu cez priecestie bol vlak od priecestia ešte v dostatočnej vzdialenosti.

Okresný i krajský súd mali znalecký posudok hodnotiť komplexne spolu s ostatnými vykonanými dôkazmi. Ak by tak boli urobili, dospeli by k záveru, že vodič autobusu obvinený O. Š. nemal dostatok času na bezpečné prejdienie železničného priecestia a že svojim konaním bezprostredne ohrozil život a zdravie cestujúcich v autobuse i vo vlaku a hrozila aj bezprostredná škoda na autobuse i vlaku. Nestalo sa tak len vďaka pohotovému zákroku rušňovodiča, ktorý použil rýchlobrzdu, čím umožnil obvinenému opustenie železničného priecestia bezprostredne pred príchodom intenzívne brzdiaceho vlaku na železničné priecestie.

Z uvedeného je zrejmé, že súdy nesprávne hodnotili zistený skutočný stav veci, keď dospeli k záveru, že obvinený nenaplnil svojim konaním znaky trestného činu všeobecného ohrozenia podľa § 180 ods. 1, 2 písm. b) Tr. zák.