

Rozsudek Vyššího vojenského soudu ze dne 23.07.1987, sp. zn. 1 To 225/87, ECLI:CZ:VVS:1987:1.TO.225.1987.1

Číslo: 44/1988

Právní věta: Spočívá-li příčina dopravní nehody, při níž došlo k ublížení na zdraví, výhradně v tom, že řidič frekventant řídicího kursu nezvládl po technické stránce řízení bojového vozidla při jízdě v zatáčce, přičemž nebyl patřičně usměrňován řidičem - instruktorem, nelze mu přičítat zavinění za tento škodlivý následek ve smyslu § 5 písm. a) či b) tr. zák.

Soud: Vyšší vojenský soud

Datum rozhodnutí: 23.07.1987

Spisová značka: 1 To 225/87

Číslo rozhodnutí: 44

Číslo sešitu: 7-8

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Doprava, Zavinění

Předpisy: 140/1961 Sb. § 5 písm. a
§ 5 písm. b

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 44

Spočívá-li příčina dopravní nehody, při níž došlo k ublížení na zdraví, výhradně v tom, že řidič frekventant řídicího kursu nezvládl po technické stránce řízení bojového vozidla při jízdě v zatáčce, přičemž nebyl patřičně usměrňován řidičem - instruktorem, nelze mu přičítat zavinění za tento škodlivý následek ve smyslu § 5 písm. a) či b) tr. zák.

(Rozsudek vyššího vojenského soudu ze dne 23. 7. 1987 sp. zn. [1 To 225/87.](#))

Vyšší vojenský soud zrušil na podkladě odvolání obžalovaného rozsudek vojenského obvodového soudu, jímž byl obžalovaný uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. a jímž byl odsouzen podle téhož zákonného ustanovení k podmíněnému trestu odnětí svobody na 6 měsíců, a sám věc rozhodl.

Z odůvodnění:

Vyšší vojenský soud přezkoumal z podnětu podaného opravného prostředku podle § 254 odst. 1 tr. ř. zákonnost a odůvodněnost všech výroků rozsudku soudu prvního stupně a také správnost postupu

řízení, které tomuto rozsudku předcházelo, a došel k těmto závěrům:

Řízení, které napadenému rozsudku předcházelo, proběhlo správně, protože jak v přípravném řízení, tak i v řízení před soudem prvního stupně byla příslušnými orgány trestního řízení respektována všechna ustanovení trestního řádu, která přicházela v úvahu, včetně práva obžalovaného na plné uplatnění obhajoby.

Pokud jde o skutkový stav zažalované události, soud prvního stupně správně zjistil, že obžalovaný jako frekventant poddůstojnické školy se zúčastnil výcviku v řízení bojových vozidel pěchoty (konkrétně cvičení 5b) v denních podmínkách. Dne 12. 2. 1987 kolem 09.15 hod. při plnění podmínek tohoto cvičení jako řidič - žák bojového vozidla pěchoty projížděl mezi obcemi Mikulov a Lednice mírnou pravotočivou zatáčkou. Bojová vozidla jela po silnici v pochodovém proudu, přičemž vozidlo obžalovaného jelo jako páté, a s každým řidičem jel ve vozidle instruktor. Ve zmíněné zatáčce obžalovaný v okamžiku, kdy uviděl protijedoucí osobní vozidlo zn. VAZ 21013, SPZ BVA 93-75 se lekl, špatně reagoval a řízení vozidla nezvládl, jeho chybou v technice jízdy v těchto okamžicích se pásové bojové vozidlo dostalo do smyku, v závěrečné fázi vjelo do levé poloviny vozovky, kde se střetlo s protijedoucím osobním vozidlem a došlo k škodlivým následkům jednak na zdraví dvou osob a dále k věcným škodám.

I přes správně učiněná skutková zjištění soudu prvního stupně soud pochybil, jestliže učinil závěr o vině obžalovaného trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. a jestliže v té souvislosti podrobněji nehodnotil, že obžalovaný dosud neměl příslušné oprávnění k řízení bojových vozidel pěchoty, byl dosud jen frekventantem řidičského kursu, resp. poddůstojnické školy řízení takových vozidel a dále pak nehodnotil, jaké povinnosti při výcviku v řízení bojových vozidel mají jiní funkcionáři, zejména řidič - instruktor, řídicí zaměstnání a co v té souvislosti stanoví příslušné předpisy MNO.

Ze služebního předpisu Vševojsk-10-5 (Směrnice pro stanovení způsobilosti k řízení automobilní techniky, bojových vozidel a pro vydávání řidičských průkazů) vyplývá, že voják, aby se mohl stát řidičem bojového vozidla, musí mj. absolvovat příslušný výcvik a být držitelem řidičského průkazu s vojenskou vložkou na příslušnou bojovou techniku (čl. 100 odst. 1). Příslušná vložka na řízení bojové techniky může být získána po absolvování výcviku až po úspěšné zkoušce řidiče v komisi, jak to blíže stanoví článek 88 téhož služebního předpisu. Konečně v článku 94 odst. 3 uvedeného už předpisu se mj. uvádí, že během výcviku v řízení s bojovým vozidlem řídicí zaměstnání spolu s řidiči - instruktory odpovídají za dodržení pravidel silničního provozu a bezpečnostních opatření i bezpečnost jízdy řidiče - žáka, jakož i za dodržení učebních cílů stanovených při zaměstnání.

Obžalovaný jako frekventant poddůstojnické školy, který se v té době učil řídit bojová vozidla pěchoty (BVP-1, jež je pásové), byl držitelem řidičského průkazu skupiny C už z civilního života. Podle vlastní obhajoby, když předtím během výcviku najezdil s BVP-1 asi 106 km v terénu a na silnici jel poprvé, přičemž do místa nehody ujel přibližně 10 km, se při spatření osobního vozidla v mírné pravotočivé zatáčce lekl. Věc se mu totiž jevila tak, že je levou stranou svého vozidla asi napůl v dráze osobního vozidla. Neví, jak si přesně v úleku počínal, ale určitě ví, že vozidlo rovnal a chtěl se dostat na pravou stranu silnice. Bojové vozidlo se přitom začalo smýkat, až vrazilo šikmo na levé straně silnice do protijedoucího osobního vozidla. Od tohoto vozidla, kdy je poprvé spatřil, byl asi 20 m, jel rychlostí asi 20 km/hod. a srážce se nepokusil zabránit eventuálním brzděním, neboť měl obavy, že se nepokusil zabránit eventuálním brzděním, neboť měl obavy, že se dostane do smyku a že by osobní vozidlo „vzal zepředu“.

Podle posudku znalce z oboru bojové techniky, obžalovaný měl správně, jak vyplývá z techniky řízení BVP-1 (služební předpis Tank-26-8) v uvedené situaci, tj. při míjení s protijedoucím vozidlem a při průjezdu zatáčkou, postupovat podle běžné praxe tak, že by přibrzdil, přeřadil na nižší stupeň

rychlosti, zajel k pravému okraji a po minutí osobního vozidla plynule zvyšovat otáčky a zatáčku projel. Znalec v písemném posudku vysvětluje, že z hlediska techniky jízdy bylo velmi nevýhodné mít zařazený čtvrtý rychlostní stupeň, kterým obžalovaný jel a dostal smyk, neboť smyk je v tomto případě velmi obtížně zvládnutelný. Při velkém výkonu motoru a snaze smyk vyrovnat zpravidla totiž dojel k prokluzu pásu, následnému smyku na opačnou stranu a k rozkývání vozidla kolem podélné osy, což při míjení je situace zcela nepřijatelná. Při vyšší rychlosti a menší adhezi stačí již náhlá změna rychlosti (prudká decelerace) k tomu, že může dojít ke smyku vozidla. Podle znalce při řešení samotné kritické situace, při nemožnosti bezpečného míjení s osobním vozidlem, bylo možno nehodě zabránit tím, že by se bojové vozidlo vyhnulo vpravo a že by řidič vjel s vozidlem po překonání okrajového valu do pole. Druhá možnost byla pak začít brzdit.

V písemném posudku znalec poukázal i na některé nedostatky v organizaci zaměstnání ze strany dalších osob, zejména řídicího výcviku a řidiče - instruktora, který s obžalovaným v bojovém vozidle jel. Ten totiž po signalizaci předané radiostanicí a signálu pomocí praporek, že z protisměru jede osobní vozidlo, měl nařídít řidičovi - žákovi, tj. obžalovanému, aby snížil rychlost, přeřadil na nižší rychlostní stupeň a zajel ke kraji. Řidič - instruktor však pouze obžalovaného, jak z dokazování vyplynulo, upozornil, že jede z protisměru osobní vozidlo, a žádný další pokyn už obžalovanému nedával. Pokud došlo ke vzniku kritické situace, jak byla popsána, měl podle znaleckého posudku vydat obžalovanému jasné pokyny k další činnosti - buď vybočit s vozidlem vpravo, nebo zastavit. Sám instruktor mohl využít pouze nouzového obvodu pro brzdění vzduchem.

Z výše uvedených skutečností, zejména ze znaleckého posudku, je podle přesvědčení odvolacího soudu zřejmé, že k dopravní nehodě došlo z toho důvodu, že obžalovaný, který jako řidič bojového vozidla nebyl v jeho ovládání plně vycvičen, řízení vozidla v mírné pravotočivé zatáčce při míjení se s protijedoucím osobním vozidlem po technické stránce nezvládl. Jeho počínání v této situaci měl usměrňovat řidič - instruktor, což ten (kromě upozornění, že jede vozidlo v protisměru) neučinil.

Jestliže v již zmíněném čl. 94 služebního předpisu Vševojsk-10-5 se mj. praví, že řídicí zaměstnání spolu s řidiči instruktory při výcviku v řízení bojových vozidel odpovídají za dodržení pravidel silničního provozu a bezpečnostních opatření i za bezpečnost jízdy řidiče - žáka, jakož i za dosažení učebních cílů stanovených pro zaměstnání a v souzeném případě pak bylo prokázáno, že příčina nehody, při níž došlo k ublížení na zdraví dvěma osobám, z toho u jedné z nich k těžké újmě na zdraví ve smyslu § 89 odst. 6 písm. ch) tr. zák., spočívala výhradně v tom, že obžalovaný jízdu zatáčkou po technické stránce nezvládl, přičemž nebyl ani patřičně usměrňován, nelze mu přičítat zavinění za tento škodlivý následek ve smyslu § 5 písm. a) či b) tr. zák. Takovou odpovědnost by mu bylo možno přičítat jen tehdy, kdyby neplnil pokyny řidiče - instruktora nebo řídicího zaměstnání k bezpečnému projetí zatáčky anebo kdyby příčina nehody spočívala sice v jednání řidiče - žáka, ale v takových okolnostech, které osoby odpovědné za jeho výcvik na něm nepoznaly, například kdyby řidič - žák byl nepříznivě ovlivněn alkoholickými nápoji apod.