

# Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 23.01.1987, sp. zn. 5 Tz 14/87, ECLI:CZ:NS:1987:5.TZ.14.1987.1

**Číslo:** 42/1988

**Právní věta:** Zjištění výhledových poměrů na vozovce je zpravidla možno provést jen vyšetřovacím pokusem. V takovém případě nelze uložit znalci, aby toto zjištění provedl sám.

**Soud:** Nejvyšší soud České soc. rep.

**Datum rozhodnutí:** 23.01.1987

**Spisová značka:** 5 Tz 14/87

**Číslo rozhodnutí:** 42

**Číslo sešitu:** 7-8

**Typ rozhodnutí:** Rozsudek

**Hesla:** Dokazování, Doprava

**Předpisy:** 141/1961 Sb. § 107

**Druh:** Rozhodnutí ve věcech trestních

**Sbírkový text rozhodnutí:**

Č. 42/II

II. Zjištění výhledových poměrů na vozovce je zpravidla možno provést jen vyšetřovacím pokusem. V takovém případě nelze uložit znalci, aby toto zjištění provedl sám.

(Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 23. 1. 1987 sp. zn. [5 Tz 14/87.](#))

K stížnosti pro porušení zákona podané generálním prokurátorem ČSR Nejvyšší soud ČSR zrušil usnesení krajského soudu v Hradci Králové z 28. dubna 1987 sp. zn. 4 To 601/87 a rozsudek okresního soudu v Chrudimi z 20. března 1987 sp. zn. 1 T 376/86 a přikázal okresnímu prokurátorovi v Chrudimi, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Rozsudkem okresního soudu v Chrudimi ze dne 20. března 1987 sp. zn. 1 T 396/86 byl obviněný F. V. podle § 226 písm. b) tr. ř. zproštěn obžaloby podané pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 odst. 1, odst. 2 tr. zák., kterého se měl dopustit tím, že dne 30. července 1986 jako řidič služebního automobilu Trabant 601 SPZ CRC 40-19 z majetku JZD Dědová v uzavřené části obce Jeníkov, okr. Chrudim, kolem 17.00 hod. vjížděl v blízkosti nepřehledné zatáčky na silnici II. třídy č. 343 tak, že v důsledku toho motocyklista V. T., jedoucí na motocyklu Jawa 25 SPZ CR 1-86-58 po uvedené silnici ve směru od Kameniček, nestačil na přítomnost automobilu uprostřed vozovky reagovat, narazil do

jeho levých dveří a při této nehodě utrpěl lehký otřes mozku, tržnou ránu nad levým obočím, oděrky horního rtu a zhmoždění hrudníku a byl do 14. 8. 1986 léčen a práce neschopen a na osobním automobilu Trabant byla způsobena škoda ve výši 1229,- Kčs.

Toto rozhodnutí okresní soud odůvodnil tím, že obviněný neporušil ustanovení § 17 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. Podle závěrů posudku znalce z oboru dopravy - odvětví doprava městská a silniční - by totiž ke střetu motocyklu s osobním automobilem nedošlo v případě, kdyby poškození V. T. motocykl pouze přibrzdžoval a jel při pravém okraji vozovky, nebo kdyby na situaci vytvořenou osobním automobilem vůbec nereagoval a projel by za zadní částí osobního vozidla. Poškozený tedy střet zavinil sám tím, že nepřiměřeně na situaci v silničním provozu reagoval prudkým brzděním, čímž došlo ke smyku motocyklu a k následné srážce vozidel. Skutek obviněného F. V. tedy pro nedostatek zavinění není trestným činem.

Usnesením ze dne 28. dubna 1987 sp. zn. 4 To 601/87 krajský soud v Hradci Králové podle § 256 tr. ř. odvolání okresního prokurátora proti rozsudku okresního soudu zamítl. Krajský soud se ztotožnil se závěry soudu prvního stupně a poukázal na to, že poškozený nesledoval řádně situaci v silničním provozu, byl nesoustředěn, a proto reagoval nesprávně na jízdu obviněného.

Proti uvedenému usnesení krajského soudu podal ve lhůtě uvedené v § 272 tr. ř. generální prokurátor ČSR v neprospěch obviněného stížnost pro porušení zákona. V ní uvedl, že soudy obou stupňů založily svá skutková zjištění na posudku ing. M. L., znalce z oboru dopravy, odvětví doprava městská a silniční. Přehlédly přitom, že znalec sám prováděl nové ohledání místa činu, a to ještě za změněných klimatických podmínek. Na těchto údajích pak založil svůj znalecký posudek. Takový postup je nesprávný, neboť ohledání místa je procesním úkonem, který mohou provést orgány činné v trestním řízení a nikoli sám znalec. Soudům obou stupňů se dále vytýká, že zaměřily dokazování výhradně na zjištění, zda mohl poškozený nehodě zabránit a vadně pak hodnotily provedené důkazy. Generální prokurátor ČSR navrhl, aby Nejvyšší soud ČSR vyslovil vytýkané porušení zákona, aby napadené usnesení krajského soudu v Hradci Králové zrušil a dále postupoval podle § 270 odst. 1 tr. ř.

Nejvyšší soud ČSR přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu ustanovení § 267 odst. 1 tr. ř. a shledal, že zákon byl porušen.

Obviněný vypověděl, že zmíněného dne zajel se svěřeným osobním automobilem Trabant před místní hostinec v Jeníkově, kde vysadil pracovnice rostlinné výroby. Pak s vozidlem najel na krajnici a rozhodl se, že bude pokračovat po silnici vlevo směrem na Kameničky. Po levé straně tvořila silnice nepřehlednou pravotočivou zatáčku, do které je vidět na vzdálenost jen asi 40 m. Rozhlédl se vlevo i vpravo a vyjel na vozovku. Když byl s automobilem asi před středovou čarou, uslyšel zvuk brzdy, vyšlápl spojku a čekal, jak to dopadne. Po otočení hlavy doleva uviděl, jak se na vůz řítí motocykl, který pak narazil do levých dveří vozu. Ke střetu došlo až za polovinou vozovky. Automobil nezůstal po nehodě v konečném postavení. Za příčinu nehody pokládá obviněný nepřiměřenou rychlost jízdy motocyklu.

Poškozený V. T. jako svědek uvedl, že v obci Jeníkov přijížděl ve směru od Kameniček. Před pravotočivou nepřehlednou zatáčkou snížil rychlost jízdy na 50 km/hod. a jel po pravé straně vozovky. Při vjíždění do zatáčky uviděl před sebou nějaké vozidlo, a to na vzdálenost 20 až 30 m. V době, kdy automobil uviděl, byl již polovinou v jízdním pruhu motocyklu. Počal intenzívně brzdit a protože byl motocykl nakloněný, dostal smyk. V přípravném řízení uváděl, že ke střetu došlo v pravé polovině vozovky ze směru jeho jízdy, v hlavním líčení však setrval na tom, že ke srážce došlo již v protisměru pruhu silnice.

Podle protokolu o nehodě v silničním provozu došlo k dopravní nehodě za jasného slunečného počasí

při teplotě 27 stupňů C, viditelnost do dálky byla dobrá. Vozovka je v místě nehody široká 7,1 m, po její levé straně ve směru jízdy motocyklu je krajnice široká 2,8 m a výjezd do místní komunikace v rozšíření 41 m; po pravé straně pak krajnice široká 1 m a dále prostor před místním hostincem v délce 31 m. Místo dopravní nehody je ve výjezdu z nepřehledné pravotočivé zatáčky ze směru od Kameniček. Ve směru jízdy motocyklu má vozovka mírné stoupání. Motocykl zůstal po nehodě v konečném postavení a zanechal brzdou stopu, která směřuje od pravého okraje vozovky ze směru jízdy motocyklu do protisměrného jízdního pruhu.

Byl pořízen též plánec místa nehody, ve kterém však chybí vyznačení krajnic vozovky. Změřením brzděné stopy motocyklu v plánu místa nehody lze zjistit její délku asi 36,3 m. Plánek vyznačuje též směr jízdy osobního automobilu, místo střetu a polohu motocyklu v konečném postavení. Vyznačení místa střetu v plánu místa nehody je však nereálné, neboť se nenachází v průsečíku dráhy motocyklu a vyznačené dráhy osobního automobilu. Rovněž směr jízdy osobního automobilu vzbuzuje pochybnosti, neboť obviněný po předložení uvedeného plánu uvedl, že proti zde označenému směru pohybu najížděl na silnici více kolmo. Podle fotodokumentace zůstal motocykl v konečném postavení po nehodě ležet na levém boku. V rozporu s tím, je však motocykl v plánu místa nehody vyznačen v poloze na pravém boku.

Uvedené nedostatky ohledání místa nehody a dokladů o tomto ohledání pořízených bylo třeba odstranit. Měl být zpracován přesný plánec místa nehody s vyznačením krajnic, správné polohy motocyklu i s vyznačením dalších stop, zejména střeptů skla, které jsou rovněž patrné ve fotodokumentaci, a jejichž poloha není v plánu místa nehody vyznačena ani o nich není zmínka v protokolu o nehodě v silničním provozu. Místo střetu mělo být zjištěno na základě údajů obviněného i poškozeného a bylo třeba je rovněž řádně do plánu vyznačit.

Ke zjištění vzniku a průběhu dopravní nehody však nepostačovalo jen řádně provedené ohledání místa nehody. Bylo třeba provést vyšetřovací pokus, jímž by se zjistilo, na jakou vzdálenost měl obviněný rozhled do levé strany, tedy do zatáčky, ze které přijížděl poškozený. Při tomto pokusu měl obviněný též předvést, odkud a jakým způsobem vjel z místa ležícího mimo vozovku do silnice, kde se vozidlo nacházelo v okamžiku, kdy uslyšel skřípění brzd motocyklu, a v jaké poloze se automobil nacházel v místě střetu. Rovněž bylo třeba zjistit čas přemístění automobilu od vjetí do vozovky do místa střetu. Vyšetřovacím pokusem měly být ověřeny též výhledové poměry poškozeného, zejména místo, odkud mohl poprvé spatřit automobil vjíždějící na vozovku, poř. již ve vozovce, a v jaké poloze vozidlo v tomto okamžiku bylo. Vyšetřovací pokus měl být proveden nejen za účasti a podle údajů obviněného a poškozeného, ale též za přítomnosti znalce z oboru dopravy.

Zmíněné nedostatky v přípravném řízení nebyly napraveny a důsledně je neodstranil ani okresní soud. Jeho povinností bylo nejprve objasnit ty shora uvedené okolnosti, z kterých by bylo možno zjistit způsob jízdy obviněného. Okresní soud však důkazy v tomto směru neprováděl a z podnětu zrušovacího usnesení krajského soudu v Hradci Králové ze dne 18. 12. 1986 sp. zn. 4 To 2020/86 se zaměřil pouze na zjišťování okolností, které mohly objasnit způsob jízdy poškozeného. K posouzení těchto dílčích otázek přibral ve věci ing. M. L., znalce z oboru dopravy, odvětví doprava městská a silniční. Uložil mu zjistit skutečnou rychlost jízdy poškozeného a rychlost, jaká byla přiměřená pro to, aby mohl včas reagovat na překážku na silnici, jakož i další okolnosti, za kterých poškozený mohl předejít střetu s vozidlem. Uložil mu dále zjistit výhledové poměry poškozeného při průjezdu zatáčky, zejména na jakou vzdálenost mohl poprvé uvidět vozidlo obviněného. Tím se však soud dopustil dalšího pochybení. Zjištění výhledových poměrů bylo možno provést jen vyšetřovacím pokusem, tedy samostatným vyšetřovacím úkonem, jehož cílem je získat novou okolnost mající význam pro objasnění věci. Proto vyšetřovací pokus, stejně jako např. ohledání místa nehody, mohou provádět pouze orgány činné v trestním řízení a nelze zjištění výhledových poměrů uložit znalci. Jestliže okresní soud takový úkol znalci zadal, je jeho postup nesprávný.

Ovšem ani ke zjištění uvedených dílčích otázek, jejichž zodpovězení soud po znalci požadoval, neměl potřebné podklady. Postupem podle § 107 odst. 1 tr. ř. však znalec nenavrhl orgánu, který jej přibrál, aby před podáním posudku uvedené okolnosti řádným procesním postupem objasnil. Dne 20. 1. a 2. 2. 1987 sám provedl ohledání místa nehody za zimního počasí, kdy vozovka a její okolí byly pokryty silnou vrstvou sněhu a sám též provedl vyšetřovací pokus, jímž zjistil, že motocyklista jedoucí 1,3 m od pravého okraje vozovky začíná vidět automobil, jehož přední část je na okraji silnice, na vzdálenost 67,6 m a je-li vůz sovu přední části již 1 m ve vozovce, je pro motocyklistu viditelný na 70,6 m. Údaje zjištěné při ohledání místa a při vyšetřovacím pokusu, tedy údaje nezískané řádným procesním postupem, pak vzal znalec na základ svých dalších úvah při zpracování posudku a zjistil, že poškozený v okamžiku, kdy spatřil nebezpečí, jel rychlostí 50,15 až 63,64 km/hod. a z této rychlosti mohl na dohlednou vzdálenost před nepohyblivou překážkou zastavit. Dále uvedl, že i kdyby poškozený jel uvedenou rychlostí stále ve své polovině vozovky a přibrzdňoval zadní brzdou, nedošlo by ke střetu. Trabant se patrně začal rozjíždět, jeho řidič nepozoroval levou stranu odkud mohl dříve očekávat nebezpečí, nespatriil včas motocykl a reagoval na zvuk brzdění tím, že přestal zrychlovat vozidlo, aniž ještě věděl, co se děje. Pomalé rozjíždění automobilu je ze strany obtížně rozeznatelné a prodlužuje pozorovateli reakční dobu. I za těchto okolností by však motocyklista mohl střetu zabránit, kdyby k brzdění užil obou brzd a zastavil před místem střetu nebo kdyby zvolil citlivé brzdění zadní brzdou a projetí sníženou rychlostí za Trabantem.

Uvedený znalecký posudek nemohl být brán za základ skutkových zjištění okresního soudu. Vychází z údajů, které nebyly získány řádným procesním postupem, jeho závěry vzbuzují pochybnosti o správnosti údajů zjištěných znalcem za naprosto odlišných klimatických podmínek, než jaké byly v době nehody, a jsou i neurčité, zejména v podstatné otázce pohybu vozidla obviněného v době, kdy je mohl poškozený poprvé spatřit.

Okresní soud proto pochybil, když rozhodoval na základě neúplně provedeného dokazování a své skutkové závěry opřel o znalecký posudek trpící uvedenými nedostatky. Ani právní úvahy soudu prvního stupně však nejsou správné. Soud vychází z názoru, že poškozený měl reagovat na automobil obviněného od okamžiku, kdy jej mohl poprvé spatřit. Obviněný však vjížděl na silnici z místa ležícího mimo vozovku a měl tedy povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po silnici ( § 17 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb.). Poškozený, který jel po silnici a měl tedy přednost v jízdě, měl právo spoléhat na to, že obviněný povinnost uloženou mu § 17 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. dodrží. Teprve od okamžiku, kdy z jednání obviněného již bylo zřejmé, že přednost v jízdě poškozenému nemínil dát, bylo povinností poškozeného přizpůsobit své chování této situaci v silničním provozu ( § 2 odst. 2 vyhl. č. 100/1975 Sb.) a učinit vhodná opatření k zabránění střetu. Okamžik, kdy poškozený poprvé uviděl vozidlo obviněného, a okamžik, kdy mohl zjistit, že mu toto vozidlo nedává přednost v jízdě, nemusí však spadat vjedno. Není tedy možno jen proto, že poškozený viděl vozidlo obviněného na vzdálenost, na kterou měl rozhled, na něm bez dalšího požadovat, aby na automobil reagoval brzděním či jiným opatřením. Úvaha okresního soudu je nesprávná, neboť neobsahuje zhodnocení okolností, z nichž by vyplývalo, že poškozený v této době již neměl přiměřené důvody ke spoléhání na to, že obviněný splní povinnost uloženou mu ustanovením § 17 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb.

Z uvedeného vyplývá, že okresní soud zprostil obviněného obžaloby na základě nedostatečně zjištěného stavu věci a nesprávných právních názorů. Krajský soud zmíněné vady nezjistil, závěry okresního soudu doplnil o ničím nepodložené zjištění, že poškozený nevěnoval pozornost řízení, a odvolání okresního prokurátora v rozporu se zákonem jako nedůvodné zamítl.